

ÉRTEKEZÉSEK
A NEMZETGAZDASÁGTAN ÉS STATISZTIKA KÖRÉBŐL.

KIADJA A MAGYAR TUDOMÁNYOS AKADÉMIA.

A NEMZETGAZD. S STATISZTIKAI ÁLLANDÓ BIZOTTSÁGNAK RENDELETÉBŐL,

SZERKESZTI FÖLDES BÉLA, A BIZ. JEGYZŐJE.

I. KÖTET.

KILENCZEDIK SZÁM.

1883.

AZ ELSŐ MAGYAR VASÚT
TÖRTÉNETE.

IRTA

FENYVESSY ADOLF.



BUDAPEST

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALA.

(AZ AKADÉMIA ÉPÜLETÉBEN.)

1883.

NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI ÉVKÖNYV.

A MAGYAR TUDOM. AKADÉMIA NEMZETGAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI ÁLLANDÓ
BIZOTTSÁGÁNAK MEGBIZÁSÁBÓL SZERKESZTI

Dr. FÖLDES BÉLA

A STATISZTIKA NYILV. RK. TANÁRA A BUDAPESTI EGYETEMEN, A MAGY. TUD. AKADÉMIA NEMZET-
GAZDASÁGI ÉS STATISZTIKAI BIZOTTSÁGÁNAK JEGYZŐJE.

Első evfolyam. — 1883.

IV és 238 l. — Ára 1 frt 60 kr.

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ HIVATALA.

♦♦♦♦♦

A közviszonyok és gazdasági állapotok iránti gyors tájé-
kozás korunkban — a par excellence állampolgári korban —
általánosan érzett szükség. Mindenkit közvetlenül vagy köz-
vetve érinti a közviszonyok alakulása; majdnem mindenki
közvetlenül vagy közvetve részt vesz a közügyek elintézésében:
mint képviselő, hivatalnok, törvényhatósági vagy községi bizott-
sági tag, iskolaszéki tag, mint nagy vállalatok igazgatója, rész-
vényese, igazgató-tanácsosa stb., — ezen működésében mind-
untalan tájékozni kell magát a közélet különböző nyilvánulá-
sai iránt.

A nyugati művelt államok irodalmában ezen szükségnek
megfelelőleg összefoglaló *«Évkönyv»* természetű munkákat talál-
unk, melyek évről évre tájékoztatást nyújtanak a közviszonyok
iránt és tanulságos visszapillantást engednek a múltra. Ilyen
vállalat a *negyven év* óta francia nyelven megjelenő : *«Annuaire
de l'économie politique et de la statistique»*.

Ily évkönyv kiadását határozta el a m. t. akadémia nem-
zetgazdasági és statisztikai állandó bizottsága. Az *évkönyv* köz-
életünk és különösen a közgazdasági élet legfontosabb mozzanatait
öleli föl, a népességet és népesedési mozgalmat, a mezőgazdaságot,
állattenyésztést, bányászatot, az ipart, a bel- és külkereskedelmet,
az országnak be- és kirítélet, az osztrák-magyar rámtérület áru-
forgalmát; a hitelügyet, a pénzpiacot és tőzsdét, vasuti és hajó-
zási forgalmat, állami, megyei és községi pénzügyet, a közokta-
tást, az igazságszolgáltatást, a politikai és közművelődési élet
statisztikáját (országgyűlési választókat, sajtóviszonyainkat), a
hadügyet, a külföldi államok viszonyainak statisztikai összeha-
sonlítását, a bel- és külföldi gazdasági törvényhozást, a bel- és
külföldi irodalmat, a főváros közgazdasági viszonyait, az aka-
adémia nemzetgazdasági és statisztikai bizottságának működését,
az ott tartott felolvasások rövid összefoglalását, az azokhoz fűződő
vitákat stb.

Ezen gazdag tartalma mellett nem vélünk csalódní, ha
azt mondjuk, hogy a *«Nemzetgazdasági és statisztikai Évkönyv»*

AZ ELSŐ MAGYAR VASÚT TÖRTÉNETE.

IRTA

FENYVESSY ADOLF.



BUDAPEST

A MAGYAR TUD. AKADÉMIA KÖNYVKIADÓ-HIVATALA.

AZ AKADEMIA ÉPÜLETÉBEN.)

1883.

FRANKLIN-TARSULAT HYOMDÁJA.

I.

AZ 1836. XXV. TÖRVÉNYCZIKK KELETKEZÉSE.

Trefort Ágoston miniszter úr a helyes történeti nyomra utalt, midőn a *Budapesti Szemle* szerkesztőjéhez intézett nyílt levelében *) az első magyar vasút viszontagságait kapcsolatba hozza Széchenyinek a lánczhíd miatt folytatott hosszas küzdelmeivel. A magyar vasúti törvényhozás gyökérszálai a budapesti állandó híd történeti talajába nyúlnak le, s az ezen korszakos mű alkotásakor megszabott elvek fölismerhetők a vasútakról rendelkező első magyar törvényen és az ebből eredő főbb rendszabályokon is. A mennyire alapvető volt Angliában a hajózási csatornákról szóló legislatio az első vasútak engedélyezésénél, ép annyira irányt adott nálunk a lánczhíd alapításakor vívott eszmeharcz a vasútaknál követendő elveknek. Érdemileg először jött szóba törvényhozásunk előtt a vasút a karok és rendek 1836. évi február 3-án tartott kerületi ülésén, a mikor az állandó híd érdekében a kisajátítási jog törvénybe foglalásáról volt szó. Pest városa ugyanis a hajóhidért és az állandó hídhoz átengedő telekért túlságos igényeket támasztott. A karok és rendek ennél fogva törvényjavaslatukban azt indítványozták, hogy azon esetre, ha a kárpótlás iránt Buda s Pest városaival egyezség létre nem jön, akkor bírói úton állapíttassék meg a megváltás összege. A főrendek viszonzetőkben kijelentették, hogy a nádor által értesülvén arról, hogy Pest városa is kész a híd tulajdonára nézve egyezsége lépni, ennél fogva szükségtelen a kisajátításról törvényben intézkedni s a kárpótlási összeg megállapítására bíróságot rendelni.

*) Megjelent a *Budapesti Szemle* 74-ik számában 333. l.

Ez izenet ellen fölszólalt Vay János, Szabolcsmegye első követe. Szükségessnek tartja az expropriatio kimondását, nemcsak a híd létrejöttének biztosítása végett, hanem azért is, mert immár halaszthatatlanná vált a kisajátítás elvének törvénybe foglalása minden egyéb analog esetben való alkalmazhatás végett. És ezzel megpendítette a közmunkáknál illő kárpótlás mellett alkalmazható kisajátítás általános szabályát. Jellemzők azon korra az indokok, melyekkel az indítványozó az expropriatio jogát támogatta. Fölhozza, hogy Szabolcsmegyében a Tiszának átvágását Zsurknál, ámbár ezt három megye nevezetes részének biztossága követelvé, gróf Forgách mindaddig akadályozá, a míg 600 köblös földjeért teljes kárpótlást nem nyert. Másutt ellenben csupa kényelemből tetszés szerint megváltoztatták az utak ductusát és ketté hasítják egy kevésbé hatalmas ember földjét; egy harmadik helyütt levágják malmát a nélkül, hogy egy fillér kárpótlást kapna. Lehetetlen azt tovább tűrni, hogy egy embernek a szeszélye a leghasznosabb vállalat létrejöttét megakadályozhassa, s hogy másfelől valakinek vagyonát kártérítés nélkül elvegyék. Ő óhajtja a budapesti híd létrejöttét, de nem akármilyen áron; azért ki kell mondani az expropriatio jogát, a mi által más hasznos vállalat számára is megnyitják az út. A kisajátítási jogra multhatatlan szükség van a vasútak tekintetéből; mert ha fontolóra vétetik, hogy a Bécs és Bródny közt épülőfélben levő vasút olcsó fuvarral milyen előnyösen fogja a lengyel gabonát nyugatra szállítani, s mennyire tönkre teszi majd hazánk legtermékenyebb részét: akkor, ha élni akarunk, nekünk is mozognunk kell és kisajátítási törvény által lehetővé tenni a vasútak építését. Azért a szónok azt kívánja, hogy a hídra nézve maradjanak a rendek előbbi végzésöknél, de mondasék ki egyszersmind törvény által, hogy ha elismert közérdekű vállalat céljából a hazának valaki vagyonára szüksége van és az iránt egyezség nem sikerül, akkor tartozzék azt, de csak illő kárpótlás mellett, nem pedig, mint eddig szokásban volt, ingyen átadni.

Vay János indítványa három napon át, február 3-dikán, 4-dikén és 5-dikén *) foglalkoztatta a rendeket kerületi ülés-

*) Wenzel Gusztáv: *Az európai vasúti ügy fejleményei s eredményei a magyar magánjog szempontjából* című értekezésében e kez-

seikben. A vitatkozás nagyobb része az általános kisajátítási törvényre s a vasútépítésre terjedt ki. A kisajátítási jogot lefektette volt javaslataiba már azon országos küldöttség, melyet az 1790—91: LXVII. törvényezikk értelmében az 1825—27-diki országgyűlés a VIII. törvényezikk alapján küldött. Nevezetesen a kereskedelmi ügyekkel foglalkozó választmány a *De viarum structura et conservatione* című javaslatának 6-dik §-ában kimondja, hogy «si occasione excissionis novi ductus vialis, aut dilationis prioris proprietarius terram, cujus pars rescindi debebit, gratuito cedere nollet. . . proprietario terræ vel ædificii damnum, quod ex tali amissioni patitur, præmissa conscientia æstimatione e respectivo Fundo (tudniillik a fundus publicusból) compensari debebit». Kifejtette továbbá már 1831-ben a kisajátítási jog szabályozásának szükséges voltát gróf Széchenyi István *Stadium*-ában, a hol ő is a Vay János által fölhozott példához hasonló esetekre utalt, a mikor egy hatalmas embernek a malma nem volt eltávolítható s útjában állott egy egész vidék vízszabályozásának, míg a szegény ember malmát akárhány esetben kártérítés nélkül lerontották.

A kisajátítási jog e szerint elő volt már készítve az elmében, midőn az anyagi érdekek gondozására Széchenyi által fölkeltett közfigyelem a vasúti ügyre irányult. Mielőtt törvényhozásunk körében a vasútépítés tüzetesen szóba hozott, — mert itt is közbevetőleg meg kell jegyezmem, hogy az 1825—27-diki országos küldöttségnek munkálata *De utilibus operibus per societates vel privatos struendis* fölkarolja a «ductus ferreos»-t is — az érdeklődést már fölkeltették nálunk az Angliában, Belgiumban és Franciaországban egy évtized óta, azután a Németországban, de leginkább az osztrák örökös tartományokban a vasúti vállalkozás mezején elért eredmények. A kül- és belföldi sajtó szüntelenül foglalkozott e kérdésekkel. A magyar Tudós társaság által közrebocsátott *Tudo-*

deményt báró Vay Ábrahámnak tulajdonítja s többször így emíti az indítványozót. Az indítvány előterjesztését a február 1-én tartott kerületi ülésre teszi. Mind a két adat hibás. Báró Vay Ábrahám nem is volt az országgyűlésen 1836-ban; volt gróf Vay Ábrahám, de a főrendeknél, mint Mármaros megye főispánja, a kerületi indítványt pedig Vay János és pedig február 3-dikán tette. Az ily nevezetes föllépésre nézve érdemes tisztába hozni az időt és a kezdeményezőt.

mánytár 1835. évi első füzetében Győry Sándor mérnök és akadémiai rendes tag *A közlekedés rendszereiről* beható értekezést közöl, a melyben fejtegetvén a közmunkák körül előre haladt államokban követett politikát, arra az eredményre jut, hogy országos terv szerint kell a közlekedési ügyeket vezetni, s hogy a csatornákat és vasútakat nem létesítheti mind maga az állam, hanem hogy a magános vállalkozást is be kell vonni e művek kivitelébe. A külföldi lapok közt, melyeket politikusaink különös figyelemben részesítettek, az augsburgi *Allgemeine Zeitung* nagy gonddal regisztrálta a vasúti terveket és eredményeket. — Kossuth országgyűlési tudósításaiban, miután Vay indítványát előadta, egyebek közt ezt írja: «A legújabb idők jelei, azon élénk mozgás, mely a közösülésnek (közlekedésnek) vasútak általi könnyítése iránt egész Európán keresztül forrásban van, nem lehet, hogy a hazáját híven szerető magyar keblében a fájdalmat aggódo félelemmé ne érleltesse». Azonban nem annyira az egész Európán keresztül, mint a Pozsony közelében tervezett, Bécsből kiinduló s Galiciába nyúló vasút riasztotta föl a magyar törvényhozók figyelmét. A mit Vay e vasút félelmes voltáról mondott, azt utána a kerületi ülésben többen kisebb-nagyobb túlzással variálták. Kossuth pedig tudósításában ezeket írja: «Ha csak azt az egyet meggondoljuk is, miként fogja a bécsi termesztő, ki gabonáját Gönyőig a Dunán fölventatni, onnan pedig Bécsig tengelyen szállítani kénytelen, a Lembergől Bécsig egy mázsányi terhet hat pengő krajezárért szállítandó vasúttal a concurrentiát kiállani: lehetetlen, hogy át ne lássuk, miként többé nem jobblét, hanem élet és halál kérdése van abban, ha akarunk-e mozogni s élni, vagy a semmit nem tevés és előítéletek hinárjában vesztegelve meghalni.» Vay a veszélyt egészen imminensnek látta s úgy szólt a bécs-brodyi vasútról, mint már épülőfélben levő pályáról, holott e vasútra, bár évekkel az előtt tervezgették, a privilegium Rothschildnak csak 1836 márczius 4-dikén adatott ki és az építés, még pedig igen csekély részében, csak 1837-ben kezdetett meg. Azonban lóvonatú vasút épült már ez időpont előtt Ausztriában és pedig mint a continens legelső vasútja, Budweistól Linzig 1825—1832-ben, Prágától Lanaig 1828—1831-ben és Linztől Gmundenig 1832—1836-ban.

A három napi tárgyalás folyamán először is a hídra

nézve alkalmazható kisajátítási jog fölött döntöttek, ragaszkodva a karok és rendek korábbi megállapodásához. E vita alkalmával megemlítettett, hogy Pest városa, egyes polgárainak tulajdonával szemben, folyton gyakorolja a közérdek szempontjából a kisajátítás jogát. Többen a követek közül, a kik a híd létrejöttét a nemesekre kiterjesztendő vámfizetési kötelezettség miatt elleneztek, a főrendek értelmében a kisajátítási jogot megtagadták; némelyek azt adva okúl, hogy kilátásba lévén helyezve Pest városával az egyezség, az expropriatio jogának alkalmazására nem lesz szükség; Bencsik János, Nyitramegye második követe, pedig nem habozott kijelenteni, hogy küldői nem akarják a pesti hidat a nemesek vámfizetésével fölépítve látni, s mert a főrendek javaslatának elfogadása után bizonyos, hogy nem lesz híd, azért a főrendi ízenet mellett szavaz.

Ekkor fölvétetett az általános kisajátítási törvényre czélzó indítvány és az első sorban nyilatkozók között mindjárt Bezerédj István, Tolnamegye második követe, tisztán a vasútépítés szempontjából tárgyalta a kérdést. Az ő fölszólalásában csak fokozva találjuk azon rémület festését, melynek Kossuth tudósításaiban kifejezést ad. «Alkalmasabb szempillantásban — úgymond Bezerédj — nem tehette Szabolcs követe indítványát; mert midőn az idő naponként sürgetőbben int, midőn a közhirlapok alig szólnak többet és érdekesebben másról, mint az egész Európát hálóként fedendő vasútakról: ha összevetett vállakkal és minden igyekezettel nem törekszünk előrehaladni, majdan a civilisált világnak Magyarország lészen véghatára s mi a napkelethez csapva s az európai közlekedésekből kizárva, a művelt Európától távolabb fogunk állani, mint Kelet-India vagy Afrikának azon része, melyet vasútak kötnek a tengerhez». Bezerédj fölszólalásában találjuk először megpendítve azt az eszmét, hogy nem volna-e helyén a kisajátítás jogát csak a névszerint megjelölendő irányokban épülő vasútak vagy csatornák részére a törvényben megállapítani? Nyomban több követ ellenezte is a kisajátítási jog általános megállapítását a közhasznú vállalatok részére, egyfelől azért, mert tartani lehet attól, hogy mindenféle tervezgető emberek számára a közhaszon ürügye alatt elvonatja a kormány mások földjét; de másfelől azért is, mert valamely vasút vagy csatorna közhasznosságának ki-

mondása csakis a törvényhozást illeti meg. Bernáth Zsigmond, Ungmegye első követe, nem akarja a vállalkozást ez irányban megkötni. Mondassék ki törvényben, hogy az ország a közlekedési vállalatokat pártfogása alá veszi, egyúttal küldessék ki úgy, mint a hídra nézve állandó országos bizottság. Ehhez forduljanak a vállalkozók, ez meg fogja határozni részökre azon kedvezményeket, melyek a budapesti híd társaságának megadatnak, a miből — úgymond — természetesen következik, hogy miként a budapesti híd, a vasutak, hidak és csatornák bizonyos idő múlva a nemzet tulajdonává legyenek.

Íme itt látni szembeszökőleg a budapesti híd körüli törvényhozásnak kihatását a vasutak engedélyezésének politikájára. A külföldi törvényhozás akkoriban nem szolgáltatott példát arra, hogy a vasutakra és csatornákra nézve kikötessék az államra hárulás bizonyos idő leteltével. Angliában, Éjszak-Amerikában ez a kikötés soha, de abban az időben Franciaországban sem volt elfogadva; köztudomású volt akkor, hogy a linz-budweissi vasútra 1824-ben adott privilegium a kikötött évek letelte után nem igényli az államnak a pálya tulajdonát; de a bécs-bochniai vasútról kiadandó privilegium, melynek tartalma e tárgyalások idején már ismeretes volt, a kiváltságos évek leteltével szintén meghagyja a társaságnak minden időre a vasutat. Azonban a budapesti hídra nézve megállapított elv, hogy az a nemzet tulajdonába szálljon, ha a tőke törlesztve, és hogy a vámfizetés megszűnjék, ha akkora tartalékalap gyűjtve lesz, melyből a híd föntartása fedezhető: sokak előtt egyszerűen kiterjeszthetőnek látszott, legalább első részében, a vasutakra s csatornákra is. Klauzál Gábor mindjárt kiemelte, hogy azon időben, mikor majd a vasutak és csatornák a nemzetre szálltak, mindenki, a ki ezeket használni fogja, különbség nélkül fizetni tartozik. Egyéb-ként pártolja az unghi indítványt. Országos bizottságra kívánja ő is bízni azon vonalak megválasztását, a melyek a kisajátítás jogában részesítendőek. Sürgeti ezt annyival inkább, mert tapasztalásból tudjuk — úgymond — hogy közgyűléseinken a vonalak megállapításánál magános érdek és a törvény kedvezésével úgy is halmozott olygarchák hatalmas befolyása, sok szegényebbeknek kárával, nagy szerepet szokott játszani; sőt ily rúgók kerekén forgó kisajátítások minden kárpótlás nélkül történnek.

Hogy a nemesek a vasúton fizetni tartozzanak, az, úglátszik, nem volt még ekkor a budapesti hídon való vámfizetés elismerése után sem minden kétségen fölül elfogadott elv. Gróf Delamotte Károly, Gömörmegye első követe, hosszasan és behatólag érvelt a mellett, hogy legalább az évek bizonyos során át — valószínűleg a privilegiális éveket értette — különbség nélkül mindenki fizessen a nagy költséggel épített csatornákon és vasútakon. Ezt az érvelést, mint a kerületi tudósítás mondja, nagy tetszéssel kísérték. De van gróf Delamotte okoskodásában egy sajátságos momentum. Ő a nemesi kiváltságoknak — úgymond — mindenkor meleg védője volt. Igenis, közkölségen, közerővel épített útakon ne fizessen útpénzt vagy vámot a nemes ember; de midőn magános ember vagy részvénytársaság saját költségén épít, és még a földért is, melyen az megyen, teljes kárpótlást ad: ez az út már csak minden tekintetben az ő tökéletes tulajdona, s hogy egy harmadiknak tulajdonát a magyar nemes ingyen használja, ezt az 1741: VIII. törvényczikk csakugyan nem parancsolja, mi pedig nem kívánhatjuk. — Delamotte ez érveléséből az következik tehát, hogyha közkölségen lehetett volna nálunk vasutat építeni, a miről később szó is volt és a mi Belgiumban amaz időben már meg is történt, akkor a nemeseknek nem kellett volna a vasútakon fizetni.

A szállítási tarifa megszabására nézve még inkább meg voltak oszolva a nézetek, mint az iránt, hogy ki ítélje meg a kisajátítás engedélyezését. Nagy Pál, Sopronmegye első követe, például oly vállalatokra nézve, melyek csak egyes vidékeket érdekelnek, a törvényhatóságokat kívánja fölruháztatni az expropriatio engedélyezésére, az országos hatású közlekedési eszközöknél azonban a kisajátítást csak az országgyűlés ítélhesse oda. Pázmándy Dénes, Komárommegye első követe, ellenben azt kívánja, hogy úgy a kisajátítást, mint a kiváltságos évek számát és a többi föltételt a budapesti híd módjára egy országos bizottság állapítsa meg a vállalkozókkal, azonban az országgyűlés közvetlen rendelkezésének kívánja föntartani a szállítási tarifa meghatározását. A kerületi tanácskozás azonban mindenekelőtt a kisajátítás kérdését akarta eldönteni, s e részben határozott befolyással volt Hertelendy Miksa fölszólalása, a ki a mellett, hogy ne az országgyűlésének tartassék fönn a kisajátítás engedélyezése, hanem ruháztassék

állandó országos bizottságra, fölhozta különösen azt, hogy e szerint három évre kellene a kisajátítások megszavazását elhalasztani, mikor megint országgyűlés lesz ; és ha általában az országgyűlés megajánlásától tétetnék függővé az ily vállalatok létrejövetele, akkor időközben sokszor elfordulnának a vállalkozók az országtól és a mikor összejönne az országgyűlés, nem volna kinek megszavazni a kisajátítást.

A kérdésnek szavazatra bocsátása sürgettetven, fölszólt Deák Ferencz, a ki az expropriatio kérdésével kapcsolatosan felölelte az egész közlekedési politikát. Az ő beszédéből, melyet valamennyi közt a legnagyobb kiterjedésben közöl a kerületi tudósítás, legjobban megítélhető a közlekedési ügyekről akkoriban uralkodott fölfogás. Szóltam már e beszédéről a *Budapesti Szemlé*ben, mikor Deák beszédgyűjteményét nemzetgazdasági szempontból ismertettem ; de itt, mikor a magyar vasúti politikának bölcsőjéhez visszatérek, nagyobb tért kell engednem Deák Ferencz e nyilatkozatának ; valamint általában nem jellemezhetem hívebben az 1836-ban uralkodott nemzetgazdasági s politikai fölfogást a közlekedési kérdésekről, mintha megszólaltatom azon kornak kiválóbb férfiai.

Nem akarja Deák bővebben taglalni, hogy azon élénk mozgás, mely a jelen pillanatban Közép-Európának csatornák és vasutak által való összezsugorítására nézve oly mértékben mutatkozik, hogy az újságlapok majd mindennap egy-egy új vállalat keletkezését adják értésünkre, hogy ez élénk egyesült törekvés minő sorvasztó, sőt előlő hatással fenyegeti mindazon tartományokat, melyek az időnek komoly intéseire nem figyelmeztvén, a semmit nem tevés állapotában tespednek. Tudják — ugymond — a rendek, hogy a Lemberget Bécsessel összekötendő vasútnak építése már kétséget nem szenved, és e nagyszerű vállalat rövid időn végrehajtatik. Hogy Lengyelország gabonatermesztés tekintetében a legtermékenyebb országok egyike, a mely bőségre nézve akármely világkereskedelmi piaczot ellátni s különösen hazánkkal is a concurrentiát kiállani képes, az közismeretű dolog ; Galicziában a gabona ára most is felényivel olcsóbb, mint magyar hazánknak legtermékenyebb vidékén. Vegyék föl már most a rendek — ugymond — hogy a galicziai gabona a fölállíttatni ezéltott vasút segedelmével annyira olcsó áron fog Bécsbe szállíttatni, hogy egy mázsányi teher egész Bécsig csak hat pengő krajczárba

kerül; tekintsek más oldalról, mennyibe kerül a bácsi búzá-
nak Gönyőig víz elleni fölvontatása, onnan pedig Bécsig ten-
gelyen szállítása, s lehetetlen, hogy mindenki meg ne győződ-
jék, hogy a bécsi piacz és vele egész Ausztria hazánkra nézve
tökéletesen elvész, hazánk legtermékenyebb része, a gazdag
Tisza melleke, a Bánát és Bácsvármegye egészen tönkre van
téve, mi saját földünk kövérségében fulunk meg. És ha a ren-
dek meggondolják, hogy a kereskedelmi világban megelőztetni
szerfölött nagy baj, mert az elkésést helyrehozni s azon utat,
melyet a kereskedés egyszer vett magának, megváltoztatni,
kimondhatatlan nehéz: lehetetlen nem hinnie, hogy az egész
ország egy szívvel lélekkel elismeri, hogy könnyebb közleke-
dési eszközökre s különösen vasútakra mi nekünk is okvetlen
szükségünk van, s a dolgot kipótolhatatlan kár nélkül már
tovább halasztanunk nem lehet. Mennyire tanácsos, sőt meny-
nyire lehetséges e részben az ország közerejéhez folyamodni s
a szükséges vasútakat, csanálisokat országos erővel létesíteni,
arról ez úttal szólni csak azért is fölösleges, mert publicus
fundusunk nincs és a kereskedési munkálat rendezésébe tar-
tozó statusgazdálkodási tárgyak ez országgyűlésen már föl
nem vehetők. Különben axiomaként állíthatjuk, hogy ha arra
várakozunk, míg az ország épített vasutat, például a hajózható
Dunától a szomszéd Ausztria fővárosáig, erre a mai viszonyok
közt alkalmasint hiába várakozunk. Ilyes vállalatok minden
valószínűség szerint, csak magános egyesületek útján létesül-
hetnek; ezeket kell tehát lehetőkké tenni, ha a közjót akarjuk.
Úgy hiszi, hogy e részben a budapesti hídra nézve fölvett ös-
vényt lehetne követni.

Az a kérdés, hogy a kisajátítás elve, a statusnak eme
tagadhatatlan joga s az ily vállalatoknak multhatatlan fölté-
tele, miként alkalmaztassék? Angliában, hol a parlament
minden esztendőben együtt ül, be lehet várni, míg ily nemű
közhasznú vállalat végett társaság létesül és magát bejelenti,
hogy részére a kisajátítás elrendeltethessék; nálunk a dolog
máskép áll, ilyes tárgyakat halasztgatni annyit tesz, mint
eltemetni. Valamint tehát a budapesti hídra nézve, még mielőtt
társaság jelentette volna magát, mind a vállalat szüksége, mind
pedig a kisajátítás alkalmazása kimondatott, úgy azt egye-
bekre is már e diátán előlegesen ki lehet mondani, annyiival
inkább pedig, mert bizonyosan gyanítja, hogy minden követ-

nek e tárgyban utasítása van. Ugyanis a commercialéban, nevezetesen az V. szakasz motivációja c) pontjában és az annak következtében «de utilibus operibus per societates vel privatos struendis» javasolt törvénycikkelyben az országos küldöttség javaslatba tette, hogyha valamely társaság vagy magános vállalkozó a főkereskedési ductusokban hídát, vagy pedig a fundus publicusból és részint a törvényhatóságok által építendőkn kívül, a kereskedés könnyítése s az ország lakosainak kényelme végett, utakat, csatornákat, vasútakat, vel aliud simile cum reali publica utilitate conjunctum opus propriis impensis struere vellet, annak bizonyos évekig különbség nélkül taxát szedni megengedtéssék és részére kárpótlás mellett a szükséges kisajátítás is elrendeltéssék. Az országos küldöttségnek e javaslata a törvényhatóságokkal közöltetett és arra semmiféle votum separatum sem jelentkezett. Mindezek következtében kettő az, a mit tenni lehet: 1) vagy ki kell törvény által mondani, hogy oly vasútra vagy csatornára nézve, mely Bécs városát a Duna hajókázható részével, vagy Pestet a török határszélekkel, vagy a tiszai részeket például Szolnoktól vagy Szegedtől véve Pest városával, vagy pedig magát Debreczent Pesttel összeköti, vagy a mi mást még a rendek jónak találnak, esetleg megemlítvén mindazon ductusokat, melyek a kereskedési munkálat «de viarum structura, et conservatione» javasolt törvénycikkelyben foglaltatnak -- ha valamely társaság ilyennek építését magára vállalni akarná s a vonal magánosok birtokán menne keresztül és ez iránt a birtokosokkal meg nem alkudhatnék, részére a kisajátítás elrendeltetik s a kárpótlási summáknak megítélése végett a budapesti híd iránt kirendelt országos küldöttség bírói hatalommal fölruháztatik. Vagy pedig 2) lehet az országos küldöttség törvényjavaslatát — némely módosításokkal, például hogy az engedeleadás ne a kormánytól függjön — elfogadni s általában kimondani, hogyha közhasznú vasutat, hídát vagy csatornát akar valaki építeni, nem sikerülhetvén az egyezés, kisajátításnak lesz helye s az országos bizottság bíraskodik. Melyiket fogadják el a rendek — így végzi Deák fölszólalását — az a többségnek bölcse ítéletéből függ; de hogyha, nem mondja: hazánk virágzását, de csak existenciáját is szívünkön viseljük, hallgatva nem vesztegelhetünk, sem pedig időtlen félszeg temporisáló rendszabásokhoz nem nyúlhatunk.

A mint látjuk, Deák is imminensnek tartotta a veszélyt, ha a nemzet nem igyekszik a közlekedés terén a nyugat államait követni. A Közép-Európában folyamatban lévő csatorna- és vasút-építésre való utalásánál és a naponként hírlett új tervek említésénél különösen a Franciaországban, Belgiumban, Németországban és Ausztriában megnyílt és épülőben lévő ily közmunkák lebeghettek első sorban szeme előtt, és még inkább a kontinensre Angliából átragadt vasútépítési láz.

Hogy a sok tervnek később csak egy része hajtatott végre, az természetesen nem volt a harminczas évek közepén előrelátható, valamint az sem, hogy Galicziának, nevezetesen Lembergnek vasúti összeköttetése Béccsel, mit Deák akkor legközelebb bekövetkező eseménynek hitt, csak húsz év múlva fog megtörténni, s így sokkal később, mint Pestnek vasúti összeköttetése Béccsel. De az már kevésbé érthető, hogy mikép tehették 1836-ban hat krajczárra egy mázsa gabonának vasúti szállítását Lembergől Bécsbe, a minél ma is sokszorta drágább a vitelbér, de a mely állításra a bécs-bochniai és akkor már forgalomban volt osztrák vasútak tarifái semmikép sem jogosítottak föl. Mert a bécs-bochniai vasút maximális díjszabása mázsamértőföldenként csekélyértékű árukért $1\frac{1}{2}$ krajczárral volt megállapítva s tényleg az akkor már forgalomban volt osztrák vasútak ily áruk után $1\frac{1}{4}$ krajczárt szedtek, a mi a Bécs és Lemberg közti 101 mértőföldnyi távolságra nem 6, hanem 126 pengő krajczár szállítási díjt tenne ki.

Deák figyelmét az állami vasútépítés kérdése sem kerülte el. Életben volt az akkor Belgiumban, Németországnak egy kis államában és égető napi kérdés volt Franciaországban; de Magyarországon e kérdésre csak az az egy felelet létezett, melyet Deák adott. A kisajátítás megítélése körül ő is egészen a hidra nézve elfogadott eljárást, sőt ugyan azt az egy fórumot ajánlotta. Különben előtte másodrendű kérdés volt azután, hogy törvényben előre neveztesse-e meg a kisajátítás jogát élvező vasútak vagy pedig általában biztosítsák e jog minden közhasznú közlekedési vállalatnak; csak azt akarta kizárni, hogy az országgyűlésnek tartassék fenn minden egyes pálya vagy csatorna engedélyezése. S e törekvése győzött is, mert szavazásra bocsáttatván a kérdés, a rendek túlnyomó többsége kimondotta, hogy vasútak, hajózási csatornák és

ezekhez szükséges hídakra nézve országos bizottság határozza el a kisajátítás jogát minden egyes esetben.

Kapcsolatban e határozat közlésével az országgyűlési tudósítások jelentik, hogy Pozsonyban az a hír szárnyal, hogy a bécsi leggazdagabb bankárok egyike, a ki egyszersmind gazdag magyar birtokos és most legközelebb Trencsénben roppant urodalmakat vásárolt, nem idegenkednék, ha egy alkalmas törvény létesül, egy vasút építését elvállalni, mely a hajókázható Dunát Gönyő tájékától Béccsel, vagy legalább az ausztriai malmokhoz becsapva, Sopronnyal összekötné. Itt Kossuth kétségen kívül báró Sina Györgyöt, bécsi bankárt és magyar mágnást érti, a ki csakugyan a bécs-győri vasút építésére vállalkozott, azután a budapesti híd létesítésére szerződött, később a duna-tiszai csatorna ügyét fölkarolta s a kinek hazánkban különféle kiterjedt üzletei voltak. Megemlíti egyúttal magyarázatként Kossuth tudósítása azt is, hogy a kirendelendő országos bizottsághoz fordulhatnak a tiszai részeket Pesttel, de a soproni köszénbányákat a németújhelyi csatornával összekötni akaró vállalkozók is. A közlekedési vállalatok tervezése e szerint akkor már napirenden volt.

El lévén döntve a kisajátítás kérdése, a kerületi tanácskozás visszatért a tarifa ügyére s a vállalatoknak bizonyos idő múlva az államra való szállása kérdéséhez. A tarifát illetőleg Fekete s Hertelendy Károly, Borsiczky s Bernáth ellenében, kik a törvényhozás által megszabandó fix szállítási díjakat sürgettek, azt nyilvánították, hogy más tekintet alá esik a vasúti s hajószállítás bére, mint a budapesti híd vámfizetése; minthogy a hidat el nem kerülheti senki, holott ama közlekedési eszközöket, a ki nem akarja, nem használja, minthogy a közlekedés egyéb útjai nyitva maradnak. Annyi volna ez, — úgymond Hertelendy — mint közhatósági limitatio alá vetni azt, hogy a gőzhajó vagy a pozsonyi landkutscher mennyiért viszen Budáig. Senkinek sem jutott eszébe, mikor a bácsi csatorna ásatott, a társaság elé tarifát szabni, vagy a dunai gőzhajózási társaságnak a szállító béreket előírni. Ha a tarifa megállapítására kiterjeszkedünk, akkor ezen, az egész világon hallatlan föltétel mellett közhasznú vállalat hazánkban ugyan sohasem létesül. Beöthy Ödön elvben ki akarja mondatni, hogy a kiváltságos évek leteltével a vasút vagy csatorna az ország tulajdonává legyen, az évek számát határozza meg a

bizottság; azon túl gyűjtessék akkora tőke, melyből az ily közlekedési vállalat az ország által minden bérszedés nélkül vagy legalább igen csekély bér mellett föntartható legyen. Szóval, Beöthy egészen a budapesti hidra nézve, megállapított föltételeket akarja a vasútakra s csatornákra is alkalmazni. Ezzel a fölfogással szemben helyesen jegyzé meg Nagy Pál, hogy sokan nem bírnak kibontakozni a hid ideájából. Nem tud arra esetet, hogy valahol az állam úgy egyezkedett volna valamely társasággal, hogy bizonyos évek múlva az egész vasút mindenestől az országra szálljon, és nem hiszi, hogy ily föltétel mellett nálunk vállalkozó akadjon. Ő azonban az országra hárulás és a tarifa meg a kiváltságos évek száma közt oly benső kapcsolatot lát, hogy ha a díjjegyzék meg nem szabatik, akkor a nemzetre való visszaszállásról sem lehet szólni.

Deák Ferencz a vasútnak az országra való visszaszállását kikötetni kívánja, de a vállalatra bízna egészen a tarifa megszabását. Igaz ugyan — úgymond — hogy másutt, ha 50 évre adatik privilegium, akkor ez idő leteltével nem szűnik meg a társulat tulajdonjoga a pályára nézve; csak az a kizárólagosság szűnik meg, hogy azon a vonalon más ne építhesen pályát. Ámde a privilegium valójában ekkor sem szűnik meg; mert ha a vállalat a kiváltságos évek alatt törlesztette az egész tőkét, akkor már oly olcsón bír szállítani, hogy vele új vállalat a versenyt ki nem bírja. És mert ekként versenyző pálya nem fog létesülhetni, a régi vasút tovább is magas szállítási díjakat szabhat. Belátták ezt a külföldön, a hol az engedélyekben az államra szállást ki nem kötötték; de a hiba már megtörtént és nem segíthetnek rajta. Egyébiránt a kikötött idő még sehol sem telt le s azért nem tudjuk, mit fognak ily esetben más nemzetek cselekedni. Nálunk még lehetne próbálni olyan alkut a vállalkozókkal, hogy bizonyos évek múlva a vasút az ország rendelkezésére szálljon. Ez a föltétel az újítástól idegenkedő keblek előtt kedvezőbb színben mutatná e vállalatokat, de a kereskedésnek valósággal nagy hasznára is lenne; mert, ha tekintve a tatározás költséges voltát — az üzleti költségeket nem említi Deák — ingyen nem szállíthat is a vasút, minden esetre fogja tehetni, mikor az ország tulajdonába átment és privát nyereséges vállalat lenni megszűnt. Kezelheti azután a vasutat akár maga az állam, de bérbe is adhatja. Ezeknek kifejtése után azonban kijelenti Deák, hogy

nem köti magát ahhoz, hogy az ország birtokába szálljon idővel a vasút, hanem abba sohasem fog egyezni, hogy a tarifát akár az országgyűlés, akár országos bizottság állapítsa meg.

Deák nem adja tüzetesen okát, csak az előtte szólóra utal, hogy miért nem engedi meg, hogy a törvényhozás a szállítási tarifát megszabja; pedig ő maga is az olcsó szállítást oly annyira fontos közérdeknek tartja, és tudva volt előtte, hogy Angliában és Franciaországban amaz idő szerint, még pedig a hajózható csatornákon is igen részletesen megszabta az állam a szállítási díjakat. Ha a privilegiális évek letelte után is, mint ő igen helyesen megjegyzé, tényleges monopoliumot élvez a vasút, és így tetszés szerinti magasságban tarthatja a tarifákat: mennyivel inkább van helyén akkor befolyást biztosítani az államnak a szállítási díjakra, mikor ez a monopolium jogilag is teljes. Deáknak saját kiinduló alapja szerint az analogiát, ha már a híd föltételeiből indult ki, nemesak a kisajátítás, hanem az országra szállás és a tarifa-megszabás tekintetében is végig keresztül kellett volna vinnie. Az események csakhamar más irányban fejlődtek, mert a helytartótanács által a pozsony-nagyszombati vasútnak adott engedély egyik lényeges föltételét a maximalis díjak megszabása képezte.

Bezerédj bővebben indokolja, hogy miért ne szabja meg a törvényhozás a szállítási díjakat és egész okoskodásán erősen megérezhethők a szabad kereskedési iskola ifjúkori tanai. Igaz, — úgymond — hogy Franciaországban meg van határozva a szállítási bérek maximuma; de a Budweis és Linz közötti vasútnál nincs ily kikötés. A hol a közlekedési eszközök között van verseny, ott semmi szükség tarifamegszabásra; a vállalkozók ugyanis önhasznuk által olcsó szállításra ösztönöztetnek; a mely vasút túl magas béreket szab, az csak saját bukását eszközli. A tarifák törvényhozói megállapítását egyenesen impracticabilisnek mondja, úgy szintén azt a rendelkezést, hogy 50 vagy 100 év múlva a vasút az ország tulajdonába szálljon. Nincs erről sehol a világon szó s ki is merne a távoli jövődönék törvényt szabni? — Erre ismét fölszólalt Beöthy s kijelenté, hogy miként Deák, úgy ő sem köti magát ahhoz a föltételhez, hogy a vállalat az országra viasszaszálljon, és tudja, hogy erre nincs másutt példa. De azt az ellenvetést, hogy az állam nem bírná azt kezelni, el nem fogadhatja; mert Franciaországban és Hollandiában az ország maga épí-

tett és kezel csatornákat; a múlt században pedig egy hollandi társaság ajánlkozott nálunk a Dunát saját költségén szabályozni bizonyos éveken át szedhető vámok fejében, a mely éveknek leteltével az épített műveket az államnak ingyen adta volna át. Ő a vasúttakra nézve az országra leendő hárulást főkép e vállalatok populáriszá tétele végett pendítette meg. — Szóltak még többen a tarifa kérdéséhez, legtöbbszörire ellenezve annak törvényes megszabását; a többség ez értelemben oly túlhuyomó volt, hogy a kérdés szavazásra sem bocsáttatott. Az országra szálías kérdése fölött inkább eloszlottak a nézetek. A többség először is elfogadta azt az eszmét, hogy a privilegium minden esetre az évek bizonyos sorára szoríttassék; a többségnek nagyobb része azután nem azt kívánta, hogy a vasút vagy csatorna szálljon egyszerűen az ország tulajdonába, hanem csak dispositiójára. Hogy miben álljon e rendelkezési jog, a mely — úgy látszik — a kerületi tanácskozásban elég világosan nem tisztáztatott, azt az országos ülés tárgyalásai bővebben kimagyarázzák. A kerületi vitatkozások — mint emlitem — három napon át folytak az egész tárgy fölött; mely azután február 17-dikén a karok és rendek országos ülésén «az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról» című törvényjavaslat alakjában került napirendre. Sajátságos találkozása a véletlennek, hogy ugyanazon a napon, a melyen az ország rendei tanácskozásait megkezdik, melyeknek egyik rúgója az volt, hogy a közlekedési vállalatok engedélyezése a kormány kizárásával az országgyűlés egy küldöttségére bízassék, ugyanazon nap folyamodik báró Sina György a császári királyi egyesült és a magyar királyi udvari cancelláriához engedélyért a bécs-győri vasút építésére szükséges helyszíni fölvételek megejtése végett. A magyar cancellaria az engedélyt már február 26-dikán meg is adja. Báró Rothschild S. M. márczius 7-dikén ő felségétől engedélyt kér a tervezett bécs-bochniai vasútból egy szárnyvonalnak Pozsonyba vezetése ügyében teendő fölmérések iránt. Minderől az országgyűlés tagjainak nem volt semmi tudomásuk, mikor a kisajátítási törvényt tárgyalták; legalább az april végéig folyt tanácskozás alatt egyetlen nyilatkozat sem mutatja positive, mintha tudnák, hogy a cancellaria intézkedni készül vasúti ügyekben. Ha ezt tudják, akkor a későbbi stádiumban élesebb lett volna a kormány elleni recriminatio s

másképp ítélték volna meg a korona vonakodását megadni a szentesítést az első ízben fölterjesztett törvényjavaslatra.

Február 17-dikén az expropriatio általános törvényének fölvétele előtt szóba került a budapesti híd érdekében szükséges kisajátítás ügye. Az elnöklő személynök, Somssich Pongrácz kijelenti, hogy Pest városa kész a híd számára telket átengedni s a kárpótlás iránt az országos küldöttség ítéletét elfogadni, ennél fogva a karok és rendek hozzájárulhatnak a főrendek üzenetéhez és elejthetnék a kisajátítás törvénybe foglalását. Pest városának első követe, Havas József, szóval megtette s írásban is beadta a város említett nyilatkozatát, mire a kisajátítás kérdése a kerületi ülésben való újabb megfontolás végett függőben hagyatott. Már ez a fordulat biztató volt azokra, kik az általános kisajátítási fölhatalmazást ellenezték. Többen az ország közjavát és kereskedését gyarapító vállalatokról szóló javaslat fölvételét egyenesen a kisajátítási elv miatt támadták meg. Kik azt hozták föl, hogy az expropriatio joga kárpótlás mellett is megtámadja a tulajdon szentségét; kik nem akarják tárgyalni az ügyet per excerpta, hanem kapcsolatban a kereskedési rendszeres munkával, a mire pedig nincs többé idő ez országgyűlésen; ismét mások utasítás hiánya miatt voltak ellene. A többség azonban belebocsátkozott a tárgyalásba.

Az érdemleges támadás ezután a 2. §. ellen fordult, mely kimondja, hogy valamely vállalat közhasznú voltát és ezzel a törvény kedvezményeiben leendő részesítést az előterjesztett tervek alapján állandó országos küldöttség fogja kimondani. A javaslat egészben végleges jellegű volt, nem úgy, mint a megváltoztatva elfogadott törvény, mely csak a jövő országgyűlésig intézkedett. A javaslat 7. §-a annyira ment, hogy a privilegiális évek későbbi folyamán fölmerülő vitás kérdésekre is amaz állandó küldöttséget rendeli ki bírónak. Ez ellen mindjárt az elnöklő királyi személynök szólalt föl, ki intézményeinkkel megegyeztetetőknek nem tartja, hogy a kormány hatósága alól az ily vállalatok kivétessenek; de nem is lehet egy küldöttségre a közhasznúság megítélésében fekvő legislativ jogot ruházni. Veszprém megye második követe, Noszlopy Ignác, a közhasznúság kimondását esetről-esetre az országgyűlésnek akarja föntartani; a küldöttség vizsgálja meg a tervezeteket és terjeszszé elő a jövő országgyűlésnek.

Somogy megye első követe, Somssich Miklós sem adhat annyi rendelkezési jogot a küldöttségnek, hogy ő ítélje oda a privilegiumot a vállalatok részére, de a kormánynak sem, hanem föntartatni kívánja a törvényhozásnak. Minthogy azonban belátja, hogy esetleg egyik országgyűléstől a másikig nem lehet három évre függőben hagyni az ily vállalatokat, azt kívánja, hogy neveztesse meg azon vonalak, melyek a törvény kedvezéseiben részesíttetnek. A hosszadalmas vita részint a Noszlopy, részint a Somssich érvelését variálta; csak Delamotte gróf pártolta a küldöttséget és a részére javasolt hatáskört, arra alapítva reményét, hogy a vállalkozók a leghelyesebb vonalakat fogják a magok és egyúttal az ország hasznára kiszemelni. Mosonvármegye első követe, Torkos Mihály a küldöttségnek a kárpótlás fölötti bíraskodása ellen azt a különös érvet hozta föl, hogy nehéz lesz megakadályozni, hogy a küldöttség tagjai részvényesek ne legyenek oly vállalatnál, melynek kisajátítási ügyeiben ítélni hívatvák. A határozat hozatalakor azonban az országos küldöttség elfogadtatott.

Fontos rendelkezést tartalmaz a javaslat 5. §-a a tariffát illetőleg. E szerint a szállítási díjakat magok a vállalkozók szabják meg és az országos küldöttség csak az évek számát, a mely alatt bér fog szedetni, állapítja meg a vállalkozókkal egyetértőleg. Miként a kerületi ülésekben, úgy itt is az országos tanácskozás alatt, e pont ellen fordult, és méltán, a legerősebb támadás. Elsőnek felszólalt Pest megye második követe, Fáy András. Ő belátja, hogy Magyarországon több kedvezményt kell a vállalkozóknak nyújtani, mint például Éjszak-Amerikában, a hol a vasúti társaságok nyereségökből még átengednek egy részt azon tartományoknak, melyeket pályáik átszelnek. Több előnyt kell kilátásba helyezniük már csak a nálunk fönnálló különféle kiváltságok miatt, melyek ama vállalatok jövedelmezőségét csonkíthatják, azután a hosszadalmas igazságszolgáltatás miatt is. A vállalkozóknak adandó külön jogoknál meg kell azonban gondolni, hogy nem fogják-e idővel ezeket az ország kárára kihasználtatni. E részben Fáy attól tart, hogy a közlekedési vállalatok egyszersmind kereskedési üzletet is visznek majd, és mivel nagy tőkét egyesíthetnek kezeikben, Magyarországon pedig, ha vannak is jószágos dynasták, de forgó pénz csak igen keveseknek van: ennél fogva e vasúti s hasonló társaságok dominálni fogják specula-

tióikkal az árakat. Másfelől meg, mivel nincs kimondva, hogy a közlekedési vállalatok mindenkinek árúit szállítani tartoznak, megtehetik, hogy a magok kereskedői érdekében, a más portékáját nem fuvarozzák, vagy ha szállítják, akkor, meg nem lévén szabva valamely tarifa, oly drágán teljesítenék, hogy kizárnának minden kereskedelmi versenyt és valóságos üzleti monopoliumot teremtenének magoknak. Az országuton való fuvarozás pedig meg nem állja a versenyt a vasútival; mert a míg ez utóbbin egy ló 70—80 és több mázsát vontat, addig szokott útjainkon, a melyek pedig a vasutak életbeléptetése után jobban mint most nem fognak föntartatni, négy ló is alig visz el többet 20—25 mázsánál. A veszélyes monopolium elkerülése végett szükséges lesz tehát a vállalattal előbb maximális tarifát s azután ehhez képest a privilegialis évek számát megállapítani; azon kívül köteleztessék a vállalat mindenkinek portékáját e bérek mellett szállítani. Ő inkább a kiváltságos évek számában kész bőkezű lenni, mert azok letelével úgy sem fogja az ország maga adminisztrálni a közlekedési vállalatokat, csak az ellen legyünk megóva, hogy minden esetre hosszú kiváltságos korszak alatt a társaság a szállítási díjakkal visszaélést ne követhessen el.

Trencsénvármegye első követe, Borsiczky István s Vasvármegye első követe, Szell Imre hasonlókép azt kívánják, hogy a vállalkozó mutassa be tarifáját, ez állapíttassék meg az egész privilegialis időre mint föl nem emelhető árszabás, azután határoztassék meg az évek száma. Ha az ország az évek számára nézve kötve van, legyen a vállalat kötve a szállítási díjak tekintetében. Borsiczky teljes monopoliumba helyezve látja a vállalkozót, ha a díjszabás korlátlanságához hozzá vesztük azt, mit a 6. §. javasol, hogy tudniillik az engedélyezett két végpont közt a kikötött évek alatt más hasonló vállalat nem lesz létesíthető. A zsarolás — úgymond e szónok — csak a tarifa megszorításával lenne elkerülhető, s ez annyival szükségesebb, mert, a mint mondják, egy hatalmas úr fogja e vasútakat fölállítani, ki a monopoliumot inkább gyakorolhatja. Vajon Borsiczky báró Sinát, Rothschildet vagy Ullmannt értette-e? Inkább Sinára gondolhatott, a kinek az egész országra kiterjedő nagy üzletei voltak és a kiről akkor már valószínűnek vették, hogy ő financzírozza az állandó hidat. — Szluha Imre, Fehérmegye követe, azt a megnyugtatót, mit a tarifa megkö-

tése ellen fölhoznak, hogy az olcsó szállítás a forgalom emelése miatt a vállalatnak saját érdekében áll, el nem fogadhatja. A hajózás concurrentiája sem biztosíték a túl magas szállítási díjak ellen; mert ha a szállítás hajón például hat garasba kerül, akkor a vasúti vállalkozó négy garasért fog szállítani, a míg csak a hajósok készülékeiket el nem adják; akkor azután ama vállalkozó látván, hogy jó a vásár, föl fogja emelni a tarifát tizenkét garasra s önkénye alá veti a kereskedést. Ím a szónok ismeri az angol csatornavállalatok és vasútak közti versenyt amaz időből és előrelátta a vasútak közti újabbkori harc végét, mely cartelek útján tarifaemelésre vezet.

A vita még igen hosszúra nyúlt és az egy Delamottenak kivételével a fölszólalók mind azt kívánták, hogy maximális tarifa szabassék vagy állandóan a privilegium egész idejére, vagy időszakonkénti revisióval. Egy követ fölemlítette azt, hogy ha lényegesen emelhető a szállítási díj, akkor terményeink kivitele a külföldre, mit a vasútak mindenképp föltétlenül hivatvák, bizonytalanságnak lesz kitéve. Mások új vámot látnak abban, ha a Dunán fölerkezett gabonának Gönyöröl vasúton való tovább szállítása drága lesz. Szükségesnek látta némely követ annak kimondását, hogy a vállalat tartozik mindenkinek árúit a megszabott díj mellett szállítani. Sopron városának első követe pedig azt kívánta, hogy mondassék ki külön, hogy a szóban levő közlekedési eszközök használatáért mindenki különbség nélkül díjt fizetni tartozik; mert ha ez a vasútra nézve önként érthető, mivel itt a szállítást a társaság eszközli, nem oly világos ez a csatornák és hidak használatára nézve. Delamotte szólott egyedül a tarifa megkötése ellen. Mindenek előtt könnyebbnek tartja vállalkozókat találni vasútra, ha a szállítási díj megszabása reájok hagyatik. Elismeri, hogy a társaság szeretne minél nagyobb díjakat szedni; de nem fogja tehetni, mert ha a forgalom el nem bírja a magas béreket, csak károsul a vállalat. Azon kívül versenyzésnek lesz a vasút kitéve. Így például ha a Fiuméba vezetendő csatornákon és vasútakon a vitelbér magassága miatt a magyar gabona az odessaival a versenyt ki nem állhatná: akkor azon vállalatok, ha csak az üzlettel fölragyni nem akarnak, kénytelenek lesznek a tarifát leszállítani. A vita bezártával a maximális tarifa megállapítása mellett történt túlnyomó fölszólalások ellenére meghagyatott a kerületi szerkezet és csupán a

sopron-városi követ pótlása fogadtatott el. Elfogadtatott a 6. §. is, mely más közlekedési vállalat létesítését a két végpont közt a privilegiális idő alatt kizárja. Vita keletkezett azonban a 8. §. fölött, mely azt a fontos rendelkezést tartalmazza, hogy a kikötött esztendők eltelésével a vállalkozóknak engedett kedvezések megszűnven, a további rendelkezés a törvényhozást fogja illetni.

Trencsénmegye első követe Borsiczky, Fejérmegye második követe Szluha Imre felszólaltak a szerkezet határozatlansága ellen, mely macskát zsákban árul. Világosan ki akarják mondatni, hogy a kikötött évek lefolytával a vállalat az ország tulajdonába száll. Tolnavármegye második követe, Bezzerédj, attól tart, hogy ha a törvény ezt föltételként kimondja, akkor azt drágán megfizeti az ország; ha pedig az tartatik fönn, hogy az ország annak idején magához váltja, akkor kérdés, hogy helyes-e az állam birtokába venni ily közlekedési eszközöket? És mi módon fognának azon eszközök, épületek stb. akkor becsültetni? Leghelyesebb volna kimondani, hogy a pálya s azzal a szállítási jog az államra száll, a társaság pedig szabadon rendelkezik az összes ingó vagyonnal. Ezt azután értékesítheti az államnál, ha ez folytatja az üzletet, vagy másnál, a ki új privilegiumot kap, esetleg használhatja megint az eredeti vállalat, ha privilegiuma más föltételek alatt meghosszabbíttatik. Hasouló, s így kerületi nyilatkozathoz képest, határozottabb nézetet vall Deák Ferencz. Oly országokban, a hol nem a hatóság sajátítja ki a szükséges tért, hanem egy czég útján szerzi meg a tulajdonosoktól a vállalat; ott, a hol kiváltsági kedvezmények nem adatnak, hanem ugyanazon a vonalon más társaság is építhet hasonló közlekedési utat: természetes, hogy a vállalat a társaság örök tulajdona marad. De nálunk, a hol a kisajátítás törvény által biztosíttatik, a hol privilegium adatik évek hosszú sorára, soha el nem fogadná a törvényhozás, hogy hozzászólása nélkül a vasút, a társaság örök tulajdona maradjon. Arra nehéz lesz azonban vállalkozót kapni, hogy a vasút mindenestül átszálljon az országra; ha pedig a materiale majdani ingyen átadása fejében több privilegiális évet kellene engedni: akkor még kérdés, hogy mikor veszt az ország többet, akkor-e, ha több esztendőre engedi át a privátus társaságnak az intézetet, vagy kevesebb esztendőt engedvén, bizonyos

összegen az ország azt magának megváltja? Ő az utóbbit jobbnak tartja; azért azt kívánja elhatároztatni, hogy a pálya szálljon az államra, a materiale átvétele pedig alkü tárgyát képezze. De nehezebb a kérdés a kisajátított terre nézve. Mint-hogy a tér kisajátítása csak a vasút czéljára engedélyeztetett, es így nem lehet a társaság tulajdonának tekinteni, hanem olyannak, a mit az ország javára kell használnia. Véleménye szerint új expropriatio nélkül átszáll az egész intézet az államra; de a mit beleépített a társaság, azt meg kell téríteni. Ha megtérítették a vasútnak csak a vas materiale, akkor ez a külföld adatai szerint 456.000 forintot tesz 20 mérföldre; ha a kisajátított föld is megváltatik, akkor ez 20 mérföldre 40 ezer forintot tesz. Mivel pedig ez nagy különbséget nem tenne, arra is kész, hogy a földet is fizesse ki a status.

Az elnöklő királyi személynök világosnak tartja a javaslat szerkezetét és azt az értelmet látja benne, a mit Deák Ferencz kifejtett. Pozsonymegye első követe, Fekete Ferencz, azonban világosan kívánja kimondatni, hogy a kikötött évek leteltével az út ingyen átszáll az országra, a materiale pedig megváltandó. Hevesvármegye második követe, Almásy Károly, azt óhajtáná, hogy az ingó vagyon is az országra szálljon, inkább kapjon a vállalkozó több privilegialis évet. Deák Ferencz azt tartja, hogy az gyakorlatilag véve nem kérdés, hogy az ország megfizeti-e a materialét vagy sem. Ha a társaság a privilegium végén 20 mértföld után 60 ezer mázsa vasat szabadon eladhat, és most kiszámítja, hogy mennyit fog akkor bevenni, akkor most olcsóbban, kevesebb évre alkudhatnak; ha ellenben az kívántatik, hogy a vas is ingyen az ország birtokába menjen át, akkor több évet fog számítani. Már pedig helyesebb a kereskedést minél előbb fölszabadítani; az állam látni fogja annak idején, hogy mi helyesebb: kifizetni a materialét vagy meghosszabbítani a kiváltságot? Borsiczky újból fölszólalt és kétségét fejezi ki az iránt, hogy tarifa ismerete nélkül, helyesen meg lehetne állapítani a privilegialis évek számát; mert igen magas szállítási ber mellett a társaság tíz év alatt visszaveheti az egész tőkét. És azután még mindig fizesse meg az állam azt, mit a társaság a vállalatba fektetett? Szólv legalább azt akarja határozottan a törvényben kimutatni, hogy a hely minden megtérítés nélkül, az ország tulajdonává lesz, ingó javai fölött pedig a társaság szabadon fog rendel-

kezhetni. Ez a pótlék el is fogadtatott és ezzel befejeztetett a javaslat fölötti első tanácskozás a követek tábláján. Tagadhatatlan, hogy némely felszeg fölfogás mellett általában sok egészséges eszmét produkált ez a vita; és bár a mi törvényhozóink túlnyomó többsége az üzleti élettől akkor még távolabb állt, mint mai napság, a magyar követek táblájának első vasúti tárgyalása oly érett fokon áll, mint az angol vagy francia parlament ugyanazon korbeli vitatkozásai. Mennyi felszegséget találhatni abban a nagy discussióban, mely a francia képviselőházban ugyanezen időtájt, mikor tehát saját tapasztalatai voltak a vasútak körül, a tervbe vett hálózat fölött folyamatban volt!

A főrendek tábláján a törvényjavaslatot márczius 3-dikán és 4-dikén tárgyalták. Az országgyűlés jegyzőkönyvei — a mostani napló — egy nagy fehér lapon jelentik, hogy márczius 4., 5., 7. és 8-dikán csupán a főrendek tartottak ülést; a tárgyalásokról egyetlen szóval sem történik említés. A főrendek hosszas küzdés után csak 1840. február 25-dikén kezdtek naplót vezetni s kinyomatni. E két napi fontos tárgyalásokra nézve kizárólag Kossuthnak kéziratban terjesztett fölötte hézagos országgyűlési tudósításaira vagyunk szorítva s a rendekhez küldött üzenetre. E vita pedig fölötte érdekes azon vázlat szerint is, mely rendelkezésünkre áll. Tudjuk Széchenyinek Tassnerhez intézett leveleiből, hogy az állandó hídnak még akkor függőben volt sorsára kedvező hatást várt a generalis kisajátítási törvény elfogadásától. Sokáig nyugtalan volt az iránt, hogy nem fog-e gróf Cziráky Antal országbíró itt is közvetve a híd ellen dolgozni; de a nádor, ki döntő befolyását a híd javára nem egyszer érvényesítette, mindjárt a karok és rendek izenetének fölolvása után a részletes tárgyalásba bocsátkozást ajánlotta. Az országbíró azonban az alapelvekre nézve mégis előre akarta bocsátani nézeteit. És itt, egészen eltérve a hiddal szemben a kisajátítás és vámfizetés tekintetében elfoglalt makacs ellenzésétől, helyesli a vasútak, csatornák és erre szükséges hidak részére adandó kisajátítási s általános bér-szedhetési kedvezményeket. Itt nem közútakról, hidakról és révekről van szó, a melyek a status tulajdonában mindenki használatára rendelvek. Ezekre nézve a nemesség kiváltsággal bír, de nem az oly magános közlekedési eszközökre nézve, melyeknek használatára senki sincs kényszerítve. A budapesti

állandó hídon való bérszedésre nézve föntartja az országbíró előbbi álláspontját; és az ő érveléséből, hasonlóan ahhoz mit már egy követtől is hallottunk, következnek, hogy ha az állam építené a vasútakat és csatornákat, ezeken a nemesek ingyen járhatnának. — A kisajátítást a vasútakra s csatornákra a kiváló közhaszon tekintetéből annnyival inkább megadandónak véli, mert itt nem privilegiális jogok eltörléséről van szó, mint a budapesti hidnál, hanem csak egy kis földterületnek közszükség szempontjából teljes kárpótlás fejében való átengedéséről, mire nézve számos példa van hazánkban praetoriumok, harminczadok, posta-, katonai s egyéb középületek tekintetéből. Kifogást tesz ellenben előre is az ellen, hogy az országos küldöttség törvényhozói, közigazgatási s bírói functiókat végezzen. A királyi tárnokmester, gróf Pálffy Fidél, ezt a kifogást a 2. §-nál érvényesítette is a királyi személynök által a követek tábláján kifejtett észrevételek értelmében és azt kívánta, hogyha országos küldöttség kirendeltetnék, akkor ez csak véleményt terjesztszen ő fölségéhez, de annak elhatározása, hogy megadandók-e valamely vállalatnak a törvénynek kedvezései, nem a küldöttséget, hanem a királyt illesse. Belánszky József, beszterczebányai püspök, az ily vállalatot csak privilegium alapján tartja létesíthetőnek; privilegiumot pedig, ha küldöttség választatik és ez íteli meg a közhasznúságot, csakis ő felsége adhat. A főlovászmester, gróf Zichy Ferencz, a küldöttséget azért ellenzi, mert tagjai nem értenének hozzá. Maga sem látott még vasutat a pesti próba-vasúton kívül. (A 20-as években ugyanis rövid ideig üzemben volt egy lövonatú vaspálya Kőbánya s Pest között, a melyen építő köveket szállítottak a városba.) Egy küldöttség 20 év óta foglalkozik a vizek szabályozásával és semmire sem ment; mert a megyék derek urakat küldenek a deputatiókba, a kik jó törvénytudók, de a technikáról fogalmuk sincs. Az angol parlament szakértő bizottsághoz utasítja a vasúti terveket, nálunk ő felségére kell bízni, ő majd értelmes tagokat fog kiküldeni. Báró Bedekovich, báró Eötvös Ignác, főpohárnok, és az országbíró szintén ellenzik, hogy az országos küldöttség végrehajtó hatalommal legyen fölruházva. Báró Vay Miklós azoktól, kik valószínűleg vállalkozók is lesznek, tudja, hogy ők is óhajtják a kormány jogának épségben tartását; mert ha meg is egyeznek a föltételekre nézve a küldöttséggel, a végrehajtás-

nál a kormány támogatását nem nélkülözhetik. A privilegium kiadását Vay nem helyesli, mert a törvényben foglaltatik a privilegium. Az országbíró újabb felszólalása után kimondatik, hogy a küldöttség működése ő felségének fölügyelete s jóváhagyása alatt áll.

Az országos küldöttségnek bírói hatalommal való fölrüházása ellen szintén kikelték a főrendek. Gróf Majláth Antal, a tárnok, az ország bírása, báró Bedekovich Lajos, gróf Keglevics János és többen a kivételes bíróság alkotását csak a legritkább esetben tartják megengedhetőnek. Ezek ellenében báró Perényi, báró Vay Miklós, gróf Vay Ábrahám, Szegedy, gróf Károlyi György, Ürményi Ferencz s Belánszky püspök helyeslik az országos küldöttség bíraskodását. Politikai bíraskodás és delegált bíróság nem ritka nálunk; de az ügy érdeke is rendkívüli, egyöntetű bírói eljárást igényel. A hosszúra nyúlt, tisztán közjogi vita azzal végződött, hogy a nádor kijelenté, miszerint a küldöttség a felek egyeztetésére szorítkozzék, a meg nem egyező fél a törvény rövid útjára utasíttassék, fönmaradván a birtokon kívüli fölebbvitel.

A 6. §-nál a privilegium kérdése merült föl. Voltak, a kik kimondatni akarták, hogy a vállalkozó ő felségétől privilegiumot eszközöljön ki; de ezt fölöslegesnek találták, ha egyszer a legfelsőbb jóváhagyás fön van tartva. Szükségesnek tartották ellenben azon éveket, melyek alatt másnak ugyanazon vonalon hasonló vállalatot létesíteni nem szabad «privilegiális évek»-nek nevezni. A másnap folytatott tárgyaláson a maximalis tarifa megszabása vettetett föl, de pártolásra nem talált. A privilegiális évek letelte után fölmerülő rendelkezésről hosszas vita folyt a főrendeknel is, melynek az lön eredménye, hogy kimondatott, miszerint letelvén a kikötött évek sora, megszűnik a vállalat kizárólagos volta az illető irányban, de a vállalat tulajdona nemcsak az ingókra, de az ingatlanra nézve is, és a föld csak azon esetben száll illő becsárért az előbbi tulajdonosra vissza, ha a vállalatot sem az addigi sem más vállalkozó folytatni nem akarná.

Márczius 9-dikén mind a két táblán volt ülés és mikor a főrendek küldöttsége a többi közt a kisajátítási javaslatra vonatkozó üzenetet a követek tábláján átnyújtotta, arra kérte egyúttal a karokat és rendeket, hogy miután már három éve s három hónapja, hogy az országgyűlés együtt van: egyeznének

minél előbb a főrendek kívánságaiba, hogy ekként az országgyűlés nem sokára eredményesen befejezhető legyen. Csakhogy a főrendek lényeges kifogásokat tettek az alsó táblának különösen kisajátítási javaslatán. Február 22-dikén még azt írhatta Széchenyi Tasnernek Pozsonyból: «A generalis kisajátítás keresztül megy mindenütt; ma volt conferentia nálunk. Ha némi rossz emberek mindent egybe nem zavarnak, haza visszük hűsvétra.» A márczius elején tartott főrendi országos ülések azonban sokat változtattak a karok és rendek határoza-tán. Üzenetökben azt mondják a követi tábla szerkezetéről, hogy 2. §-a az alkotmánynyal egyenesen ellenkező rendelkezést tartalmaz, midőn az országos küldöttséget azzal a joggal látja el, hogy a kormány minden befolyása nélkül határozza meg valamely vállalat közhasznú voltát és részesítse kivált-ságos kedvezményekben. Ez nem férne meg, a főrendek üze-nete szerint, a nemesek ősi szabadságával, a kik minden te-kintetben, tehát tulajdonukat illetőleg is egyedül koronás fejedel-mőknek vannak alávetve, a ki a törvényes dicasteriumok által a törvények értelmében gyakorolja a végrehajtó hatal-mat. Ilyen üzenet után elég oka volt Széchenyinek, eltérőleg a február 26-diki levelében kifejezett rózsás reménytől, azt írni panaszosan márczius 12-dikén kelt levelében Tasnernek: «Az expropriatio-törvény rosszul áll. Cziráky A. et Comp. pár-tolták látszólag — most indirecte agyarkodnak ellene. Egészen össze-vissza zavarva.»

A karok és rendek márczius 11., 12. és 13-dikán tartott kerületi üléseikben tárgyalták a főrendek üzenetét és egyben-másban elfogadván a főrendek módosítványait, a 2. §-t, mely az országos küldöttség jogköréről szól, lényegében föntartották és csak annyiban bővítették ki, hogy a küldöttség kötelez-teik a vállalatok közhasznúakká nyilvánításáról az országgyű-lésnek részletes jelentést tenni. E kerületi vita nagyrészt ismételtetett az országos ülésen. Mikor az új javaslat és a viszonzüzenet a márczius 22-diki országos ülés elé került, a királyi személynök a 2. §-ra nézve magáévá tette a fő-rendek kifogásait és figyelmébe ajánlotta a követeknek; de ezek közfelkiáltással a javaslat mellett nyilatkoztak. Hasonló-kép észrevétel nélkül mellőztetett ez alkalommal — mert mint látni fogjuk, későbben még tovább menő részletezés fog-laltatott a törvénybe — Pestmegye első követének, Dubraviczky

Simonnak azon indítványa, hogy a törvényben név szerint megemlíttessenek azon vasutak, melyek kedvezményekben részesítendők. Ilyenekül meg kívánja neveztetni a Pest és Bécs, Pest és Debreczen és Pest és Kolozsvár közötti vasúti vonalakat.

A kárpótlás megítélésében a karok és rendek közvetítő szöveggel közeledtek a főrendek javaslatához. A «privilegialis évek» elnevezését illetőleg, melynél kétségen kívül az osztrák vasutak privilegiumait tartották szem előtt, a karok és rendek azt felelik, hogy a vállalkozók részére meghatározandó éveket kiváltságos éveknak nevezni azért nem lehet, mert azonfölül, hogy az alkotmányi rendszer és a törvények szabályai szerint a fejedelem kiváltságok adására határtalan hatalommal különben sem bír, a kiváltságok alapja a királyi kegyelem, a jelen esetben pedig nem kegyelem kéretik és adatik, hanem kettő részéről oly szerződés köttetik, föltételei a kölcsönös kötelezések, czélja pedig a viszonyos haszon: következésképp a mondott esztendőket, a dolog világos természete szerint egyedül szerződési esztendőket, kiváltságos esztendőknak nevezni nem lehet. A törvényben a kiváltságos szó nem is foglalt helyet, ámbár a mintául követett akkori vasúti praxis nem csak Ausztriában, hanem alkotmányos országokban is a privilegium nyomán indúlt; de ez a fölfogás daczára annak, hogy a törvény kizárta, oly általánossá lön, hogy a törvényhatóságok, a helytartótanács és cancellária később mindig privilegiumról szoltak és a kiállított engedélyek mind exclusivum privilegium címét viselték és azt is képezték.

Érdemleges vita keletkezett ezután még az előbbi 8. §-ra nézve a főrendek által tett észrevételek és az ezek következtében némileg módosított új 10. §. fölött, melyek a privilegiális évek elteltével a vállalat ingatlanjai fölötti rendelkezésről szólnak. A márczius 22-diki országos ülésben Deák Ferencz pártolta a főrendek kívánságát és pedig főleg a vállalatok érdekében. A főrendi szöveg szerint tudniillik arra az esetre is óva van a vállalkozó a teljes tönkre jutás ellen, ha a szerződési évek lejárta előtt rossznak bizonyulna a vállalat; mert akkor az ingók értékesítésén kívül még a föld és épület becsü szerinti értékét is megkapja, holott a karok és rendek új javaslatára szerint ez csak a szerződési évek lejártára biztosítatik a vállalatnak. Már pedig — úgymond Deák — nem ele-

gendő a vállalkozókat a szerződési évek alatt élvezendő kedvezmények iránt megnyugtatóni; mert tudjuk mi bizonytalanok főleg az új eddig nem próbált vállalatokat tárgyazó számadások és mi könnyen füstbe mennek a rajtok épült szép remények. Ezt előrelátva s meggondolva, a vállalkozó bizonnyára nehezen fogja magát elszánhatni pénzének és fáradságának kockáztatására, ha csak az a bizonyosság nem nyugtatja meg, hogy a lehető balesetben is a kockáztatott érték elvesztésével való tönkrejutástól megóvatik. Tolnamegye második követe, Bezerédj István, szintén a főrendek javaslata mellett szólt. Ő is a vállalkozók bátorítása s édesgetése végett azt óhajtja, hogy azok nemcsak a kedvező esetben beálló nyereségre számíthassanak, hanem hogy az üzlet kedvezőtlen fordulata esetében ne legyenek túlságos nagy veszteségnek kitéve. Ő különben a rendek javaslatát azért sem helyesli, mert arra indítaná a vállalkozót, hogy jó előre minden kitelhető hasznót kimerítsen és közeledvén a szerződési évek vége, veszendően hagyja a vállalatot. Somssich Miklós a közügy érdekében legjobbnak azt tartja, ha a vállalkozó biztosítva lenne, hogy a kiszabott évek után is a vállalatnak birtokában marad; mert akkor legalább a tulajdonban nem szenvedne kárt és azért a szerződési esztendőkhöz kevesebb nyereséggel érné be. Igaz, hogy az ingatlanra nézve az évek leteltével kártalanításra tarthat igényt; csak hogy az egyezség ily esetben a vállalkozóra nézve nem szabad elhatározásból történik, minthogy nincs más módja, ha a vállalatot folytatni nem bírja, mint a kártalanítás fölajánlott összegét elfogadni. Azt óhajtana tehát legalább is kimondatni, hogy a vállalkozókat az említett esetben teljes mértékben teendő tökéletes becsú után való kárpótlás illesse.

Több követ hasonló értelemben nyilatkozott. Pestmegye első követe, Dubraviczky Simon, azt a meggyőződést fejezte ki, hogy legcélszerűbb lenne a vállalatot a vállalkozó birtokában a szerződési évek letelte után is meghagyni s csak azt a kedvezményt megszüntetni, hogy ugyanazon irányban más vállalkozó hasonló közlekedési vállalatot ne létesíthessen. Nagy Pál újra fölvetette az első tárgyalás alkalmával vitatott azon javaslatot, hogy a szerződési évek leteltével szálljon az egész vállalat ingyen az országra, s hogy az évek számát csak ahhoz képest állapítsa meg a vállalkozókkal, a mint a maxi-

malis tarifák előre megszabattak. A szónok bevallja, hogy nincs tökéletes ismerete a vasútakról és azt hiszi, hogy általában sok fog még ahhoz kellene, hogy az eddigi tapasztalás fölötté különböző tanúsága mellett azokról teljes határozottsággal szólni lehessen. Bizonyos, hogy a szerződési évek alatt a vállalkozó veszthet; de úgy teheti tarifa-számításait, hogy ez idő alatt a befektetett pénzt is visszanyerje. Miért kelljen tehát, ha a vállalatot az ország folytatni akarja, még kárpótlást adni a társaságnak? Baranyamegye második követe, Kajdácsy Antal, ellene mond a Nagy Pál föltévéseinek, mert semmiféle tarifa-számítás nem nyújthat biztosítást a vállalatnak a tönkretűtés ellen. Legjobbnak találja, ha a bochniai vasút tervezetere lesznek fektetve a hazai hasonló vállalatok. Deák Ferencz újból fölszólalt és ellenezte Nagy Pál javaslatát. Az az eszme, hogy az országos küldöttség szabja meg a tarifát, már el volt vetve, arra nem lehet többé visszatérni; de ha a küldöttség számítja ki azt, még abban nem található garancia, hogy a vállalat e tarifával boldogul. De ez egész eljárásnak csak úgy volna értelme, ha volnának vállalkozók, a kik minden körülmények közt nálunk vasutat kívánnak építeni. Ekkor válogathatnának az ő általok följánlott különféle módozatok közt; de most megfordítva áll a dolog. Nekünk kell a fölött tanácskozni, minő föltételeket ajánljunk a vállalkozóknak, hogy alapos reményök lehessen sikerrel vasutat építhetni? Szóló attól tart, hogy ha a Sopron megyei követ javaslata elfogadtatnék, akkor az ily kockázattal járó vállalatokra nem akad vállalkozó.

Nagy Pál, a ki határozottan legtöbb előrelátást tanúsított a vasúti kérdésben és legközelebb járt az újabb fölfogáshoz, ekkor következőleg szolt: Oly tárgyról eleve rendelkezni, mely csak hosszú idő leforgása alatt történend, általában igen nehéz és hihetőleg 40—50 esztendő múlva a vasútakra nézve is úgy változni fognak a körülmények, hogy talán akár mi csoda rendelést tennénk most, egy sem lenne egészen alkalmas. Ennélfogva azt tartanám, nem kellene a részletekbe mélyebben ereszkedni, s elég lenne törvény által eleve azt nyilatkoztatni, hogy a szerződésbeli esztendők elmúltával megszűnjenek a vállalkozókra nézve minden kedvezések, melyek nekik ugyanazon szerződés által adattak; de léphessenek a vállalkozók a kormánnyal új alkura, ha pedig ez nem léte-

sülhetne, akkor a vállalatához tartozó minden ingó s ingatlan szerzeményekkel szabadon rendelkezhesse. Minden határozat, mely ez elveken túl megy, például az, hogy a szerzett földek az előbbeni tulajdonosra visszaessenek, úgy szinte az, hogy a vállalkozók kötelesek legyenek a vállalatot kárpótlás mellett más vállalkozónak átadni, véleményem szerint, nem hasznos, hanem egyrészt az ily vállalatokat nehezíti s a kötetendő föltételeket a közönség kárára súlyosabbakká és terheesebbekké teszi, másrészt pedig a vállalkozók tulajdonába vág, oly tulajdonába, melyet épen e törvény oltalma alatt nyert. Még másoknak kevésbé jelentékeny fölszólalása után a kerületi ülés által tervezett üzenet és törvényjavaslat végig helybenhagyott. Az államra szállás és a tarifák ügyében itt újlag megállapított és a törvénybe föl is vett határozatokat különben maga a törvényhozás a legközelebbi concret esetben gyökeresen megváltoztatta. Az 1840. XXXVIII. törv.-czikkben, mely a Dunát a Tiszával összekötő csatornáról szól, világosan kimondatik, hogy a csatorna, annak vize, partjai, szóval a kisajátított egész tér a társaságnak örökös tulajdona. Továbbá: a csatorna használatáért a hajózók és szállítók által fizetendő bér nagyságát 50 évre a vállalkozókkal kötendő alku által a helytartótanács állapítja meg, a mely bért sem ez leszállítani, sem a vállalkozó fölemelni nincs jogosítva; az 50 év leteltével újabb bérszabásnak lesz helye.

Az újabb viszonyüzenetet a főrendek márczius 28-dikán vették föl és itt ismét az országos küldöttség illetékessége fölötti conflictus állott előtérben. Gróf Keglevics János mindjárt azt ajánlotta, hogy a főrendek ragaszkodjanak ahhoz, hogy a királyi fölügyelet és helybenhagyás nyilván föntartassék. Analogiát szolgáltat erre nálunk a vízi munkákról rendelkező 1807: XVIII. törvényezikk, a külföldről pedig a badeni alkotmány, melynek értelmében a kisajátítást a kormány engedélyezi. S minthogy az országos küldöttség az országgyűlés ki-folyása, annak határozatai is csak akkor léphetnek érvénybe, ha a király helybenhagyását nyerik el. Most szólal föl először — legalább a Kossuth tudósításai szerint — gróf Széchenyi István a kisajátítási javaslat egész tárgyalása alatt, a mely javaslatnak sorsa pedig az ő hídtervét oly közelről érinté. Fölhívja a főrendeket, hogy bár a karok és rendek javaslata nem látszik egészen jó kerékvágásban lenni, azért járuljanak

mégis hozzá, az alsó tábla úgy sem akarja egészen kizárni a legfőbb fölügyeletet és helybenhagyást. Nincs senki, a ki lelkéből ne óhajtana, hogy vasútak és csatornák hazánkban mielőbb létesüljenek és azért meg kell hozzá alkotni a törvényes alapot. Egyes módozatok fölötti nézeteltérés miatt nagy kár volna az ügyet elejteni, úgy sem tudjuk biztosan a legjobb utat kijelölni; mert akár hányan szóljanak is hozzá, gyakorlatilag igen kevesen tudják az elveket megállapítani. Külföldi példákat nem utánozhatunk; más a kormányzata Ausztriának és más a mi alkotmányos rendszerünk, azért a bécs-bochniai vasút engedélyezési módja reánk nézve nem lehet irányadó. Angliának és Éjszak-Amerikának van alkotmánya, de ott a parlament engedélyezi a vasútakat; ott azonban minden évben, nálunk minden három évben van országgyűlés. Ily hosszú idő elveszte helyrehozhatatlan lehet; mert a mint Angliában 1823-ban a bánya-részvényekkel történt, úgy most is meglehet, hogy három év múlva a vasútak iránt most föleledt közönséges túlhévre a lankadság fog következni. Kéri tehát a hozzájárulást a karok és rendek javaslatához. — Az országbíró, gróf Cziráky Antal, minden kérdésen fölül állónak nyilváníti, hogy a hozott törvény végrehajtása a kormányzatot illeti. Ezt az alsó tábla nem vette a jelen esetben sem kétségbe, s azért nem ragaszkodik ahhoz, hogy a legfelsőbb fölügyeleti s helyben hagyási jog az országos küldöttség működését illetőleg nyilván a törvénybe foglaltassék. Ehhez a főrendek hozzájárultak, valamint az alsó tábla utóbbi üzenetének legnagyobb részéhez.

A főrendek második viszonzüzenete márczius 30-dikán érkezett a karok és rendekhez, a kik azt kerületi tárgyalásra utasították. A kívánt módosítások jelentéktelenek és többnyire az előmunkálatoknál előforduló károk és a kisajátításért járó kárpótlás megítélésére vonatkoznak. A követek tábláján a harmadik üzenet ápril 13-dikán tárgyalatott és ekkor még fönmaradt némi véleménykülönbség; de az ápril 18-diki ülésből a karok és rendek már átküldötték a törvényjavaslatnak szentesítés alá terjesztendő latin és magyar szövegét és az ezt kísérő fölírást. Az ugyanazon nap tartott elegyes ülésben a javaslat és fölírás aláíratott és bepecsételtetett a királyhoz leendő fölterjesztés végett. A király azonban nem erősítette meg a javaslatot, hanem ápril 23-dikán kiadott királyi válaszában

megjelölte a javaslaton tétetni kívánt módosításokat. A királyi válasz a 24-dikén tartott elegyes ülésben kihirdettetett, azután kerületi tárgyalás alá vétetett. E tanácskozás folyamán indítványozta Hertelendy Miksa, hogy az országgyűlés semmi esetre sem állhatván el azon jogtól, hogy ő határozza meg a vasúti vonalakat: tűzné ki azokat, melyek a commercialis munkálatban foglaltatnak, egyedüli kivételével annak, hogy egy Bécsből Triesztig menő vasút hazánkon át engedélyeztethessék. Nagy Pál ezt az indítványt erélyesen támogatta, nagy súlyt fektetve arra, hogy hazánk központja mindenekelőtt Fiumével kötlessék össze. Az ezen kerületi ülésben tervezett üzenet a karok és rendek ápril 28-diki országos ülésén jutott napirendre.

A királyi válasz kifogásolta a javaslatnak főképen azon pontjait, melyek a vállalatok közhasznúságának kimondását az országos állandó küldöttségre bízzák és azt bírói jogkörrel is fölruházzák. Megerősíti tehát a királyi válasz a királyi személyök által ismételve s a főrendek első üzenetében újból az ellentett kifogásokat, hogy az országos küldöttség a kormány székekét megillető hatalommal láttatik el. Az üzenet meghajol e kifogások előtt és kimondja, hogy tekintve azt, miszerint az országgyűlés közeledő befejezése nem enged időt arra, hogy a karok és rendek az országos küldöttség kirendelésének helyességét újból kimutassák, és mivel mindenek fölött azt óhajtják, hogy legalább addig, míg a törvényhozás majdan bővebben rendelkezhetik, minden lehető megtörténjék a közlekedés fejlesztésére: ennél fogva elállanak az országos küldöttség kirendelésétől. Minthogy azonban a közhasznú csatornák, vasútak és ezekhez tartozó hidak vonalának meghatározása a törvényhozást illeti és mivel kívánatos, hogy ily vállalatok a jövő országgyűlés előtt is létrejöhessenek: szükségesnek találják a karok és rendek, hogy már most jelöltessenek meg a törvényben végpontjaikkal azon vonalak, melyek az illető kedvezményekben részesítendők. A két végpont meghatározásán túl, az üzenet szerint, nem lenne helyes terjeszkedni, mert a vállalkozók, a mennyire csak lehet, a legrövidebb és a legkevesebb akadálylyal találkozó irányban vezetik. Kimondja továbbá az üzenet, hogy a törvény által kijelölt kedvezmények ne csak azon vállalatnak jussanak, mely a két végpont közti egész vonalt, hanem annak is, mely egyes részeit kiépíti. A ka-

rok és rendek e szerint elfogadván a királyi válaszban kijelölt módosításokat, az itt fölhozott föltételeket a javaslatba belevettek, nevezetesen azon 13 vonalat, mely a törvényben benn is foglaltatik; a bevezetésben pedig és a 4. §-ban kimondják, hogy jövőre a törvényhozást illeti meg az intézkedés a vonalak iránya, a szerződési évek száma stb. iránt, a főkörmányszéknek e szerződéskötésére való joga csak a jövő országgyűlésig terjedvén.

A karok és rendek addig, míg az országos küldöttség volt tervben, nem tartották helyén levőnek a törvényben megnevezni, de mihelyt a küldöttségtől el kellett állaniok és a kormányra hagyni a vállalkozókkal való megegyezést, szükségesnek tartották a vonalak kijelölését legalább végpontjaikban. E vonalak, kivételével az utolsónak, tudniillik a Sziszecktől a magyar tengeri révpártokig menőnek, sorban mind át vannak véve azon országos küldöttség munkálatából, melyet az 1825-diki országgyűlés a VIII. törvényczikkkel az 1790—91: LXVII. törvényczikk alapján kiküldött. Nevezetesen a kereskedelemügyi munkálatban a *De viarum structura et conservatione* című javaslat mind magában foglalja a 12 vonalt, melyek a most említett üzenetben, illetőleg törvényjavaslatban csatornák és vasútak részére szerepeltetnek; csakhogy az 1825-ki országgyűlés küldöttsége e vonalakat az országos alaphól építendő s közmunkával föntartandó állami kőutaknak tervezte; ellenben a magánosok vagy társulatok által építendő csatornák vagy vasútak vonalát ama főirányoktól egészen különböző vonalakban contemplálta, sőt *De utilibus operibus per societates vel privatos struendis* című javaslatában egyenesen ki is mondja, hogy ezek más irányban létesíttessenek, mint az országos alaphól építendő állami utak. Azon kívül a karok és rendek 1836 april 28-diki törvényjavaslata s az 1836: XXV. törvényczikk, midőn amaz operatum kőútjait csatornák és vasútak irányául jelöli ki, szorítkozik csupán a két végpontra, míg az operatum közelebből meghatározza az irányt. Megemlítendőnek tartom itt nevezetesen azt, mert a később előadandókat illusztrálja, hogy míg az új javaslat és az 1836. XXV. törvényczikk 1. §-a első helyen az irányt így említi: «Pestről Bécs felé Ausztriáig», tehát nyitva hagyja a választást a Duna jobb vagy balparti vonala közt, addig amaz operatum kimondja: «Pestino per Jaurinum, Mosonium, Viennam» és más össze-

köttetést Béccsel nem is tervez. Az itt szóban lévő hálózat genesisét azért adtam bővebben elő, mert ez előadás el fogja talán oszlatni azt az általánosan elterjedt és szakemberek által is szerte vallott hitet, mintha gróf Széchenyi István tűzte volna ki az 1836. XXV. törvénycikkben a magyar vasúti hálózatot. Nemcsak, hogy nem az ő conceptiója ez a hálózat, hanem mint tanulmányom további részéből ki fog derülni, ő egyenesen helytelenítette e hálózatot, ideiglenesnek és minél előbb módosítandónak nyilvánította már 1840-ben e törvényt, sőt még az általa szabályozott kisajátítási elvet is megtámadta *Javaslat a magyar közlekedésügy rendezéséről* című munkájában. Széchenyi igenis óhajtotta 1836-ban a kisajátítási törvény létrejöttét, mert meg akarta alkotni a törvényes alapot arra, hogy, ha a következő három évben vállalkozók jelentkeznek, vasutak vagy csatornák engedélyezhetők legyenek; de ő ekkor még nem tulajdonított domináló fontosságot a vasútnak. 1844-ben is több súlyt helyezett a vizek szabályozására, a dunai gőzhajózásra, a Buda-Pestről kisugárzó 4—6 kőút építésére, mint vasútak létesítésére. Említett javaslatának hálózata alapján és részleteiben eltér az 1836. XXV. törvénycikkben foglaltaktól; a minek tanúságául csak azt az egyet említem, hogy míg eme törvényben ki van jelölve a pest-zimoni vasút, addig a Széchenyi hálózatában Buda-Pest összeköttetése Zimonynyal sem fő, sem mellék-, sem szárnyvasúttal nem szerepel.

De térjünk vissza a fölmerült conflictushoz. A mint az országos ülésben az új javaslat tárgyalás alá került, az elnöklő királyi személynök mindjárt kijelentette, hogy nincs ugyan kifogása a kijelölt vonalak ellen, de abban meg nem nyugodhatik, hogy eleve kimondassék a törvényben, miszerint jövőre minden vasút vagy csatorna vonalának meghatározása a törvényhozásnak tartatik fenn. Nagy Pál határozottan ragaszkodott a törvény e fönntartásához. Veszedelmesnek tartja már azt is, hogy a karok és rendek attól a jövő országgyűlésig állottak. Azzal biztatják magokat, hogy a kormány nem fog azon vonalakra nézve társaságokkal egyezsége lépni, és nem fog három év alatt annyi vasút épülhetni. Ez igaz; de a szerződések megkötheti a kormány valamennyi vasútra nézve három év alatt és akkor azokon változtatni többé nem lehet. Azért legalább jövőre ezeket az országos dolgokat mindig az

országgyűlésen kell intézni, valamint ezeket Anglia is a parlamentben határozza el. Az elnök erre kijelenti, hogy a királyi válasz épen e tekintetben tesz nehézséget, és ha a törvény-cikk ily formán fog fölterjesztetni, akkor tartani lehet tőle, hogy ő felsége ismét el nem fogadja. A királyi válasz tartalma erre a föltevésre nem nyújtott ugyan semmi alapot, a mint hogy nem is tudhatta akkor a kormány, hogy az országgyűlés az országos küldöttség kényszerű elejtése következtében ezt a föntartást fogja tenni, hanem a kormány bizonyosan utólag utasította a személynököt az említett föntartás elleni fölszólásra.

Vay János Nagy Pál nézetét helyesli, s mert a vonalak meghatározása a törvényhozás joga, már e törvényben a két végpont közti némely fontosabb helyeknek megjelölését kívánja legalább annyira, mint az országos küldöttség munkálataiban említettnek. Így a hol mondatik: Pestről Erdélyig Nagy-Szeben felé, ki kellene tenni: Kolozsvár felé, mert Pestről Szebenig Temesvár felé s Szolnok felé is lehet vonalat vinni. Fáy András sem egyezhetik abba, hogy e törvényből, mely az elhamarkodás bélyegét magán hordja, elhagyassék az a föntartás, hogy az illető vállalatok egész vonalának, valamint a szerződés egyéb föltételeinek meghatározása ezentúl a törvényhozást illeti; mert különben e vonalak, mint más ügyek az örökös tartományok anyagi érdekeinek fognának alárendelteni. Roskoványi Gábor, Sárosmegye első követe, azt kívánja, hogy e kitételhez: Pestről Galicziág, tétessék: Lemberg felé, mint a kereskedelmi munkálatban is említették, nehogy különben a vonal a nemzeti érdeknek meg nem felelő más irányban vitessék. Mikor ezután az 1. §-nál Somssich Miklós azt kívánta, hogy mondassék ki, miszerint nemcsak az egész vonalt, hanem a vállalat egyéb föltételeinek meghatározása jövőben is a törvényhozást illeti, az elnöklő királyi személynök kijelentette, hogy az ügy ily közbeiktatás által visszaesik azon helyzetbe, melyben ő felsége a szentesítést megtagadta. Erre néhány követ támogatta Somssich javaslatát, mások ellenezték, mert akadályozza a törvény létrejöttét. Ez utóbbi tekintetből Németh János, Pozsonymegye második követe, azt a közvetítést ajánlotta, hogy mondassék ki, miszerint addig a míg a törvényhozás az ily közlekedési vállalatokról egész kiterjedésben rendelkezni fog, a vállalatok ő felsége engedélye

mellett egyedül a következő vonalon eszközölhetők, úgymint stb. Borsiczky István, Trencsénmegye első követe, ki akarja mondatni, hogy ez a törvény csak ideiglenes; így könnyebben fogadja el a kormány. Esztergomvármegye második követe, Andrásy József, pártolja ez indítványt, de ellenzi a Somssichét, mert a kormány főfelügyeleti jogát respectálni akarja. Arról van szó, vajon azért, mert most akarjuk meghatározni, mit tegyen a nemzet a jövő országgyűlésen, helyes-e veszélyeztetni az egész dolgot? Gróf Delamotte Somssich indítványát pártolta. Erre a királyi személynök kijelenti, hogy az ideiglenességnek kimondásával sem remélhető, hogy a korona a törvényt meg fogja erősíteni; mert ő felsége azt az elvet, hogy a vállalatok egészben a törvényhozás alá tartozzanak, el nem fogadta, hanem a vállalkozókkal való értekezést kirekesztőleg magának tartotta fenn.

Ez ismételt elnöki óvás, mely nyilván mutatta, hogy a kormány az egész vasúti ügyet magának akarja végleg föntartani, csakhamar elkeserítette az egész vitát. Pázmándy Dénes határozottan ragaszkodik Somssich módosítványához; mert ha most a vonalak végpontjairól rendelkezik is az országgyűlés, ez igen alárendelt intézkedés; a törvényhozásnak a szerződés valamennyi föltételei fölött kell határozási joggal bírnia; az ő jogában kell, hogy álljon, a két végpont közt letesíthető vállalatok közti választás is. Nagy Pál nem tartja megállhatónak a személynök azon ellenvetését, hogy ő felsége, miután azt, mit az országgyűlés elébb fölterjesztett, helyben nem hagyta, a Somssich módosítványával sem fogja helyben hagyni a törvényt. Előbb arról volt szó, hogy országos küldöttség intézkedjék e vállalatok iránt, most ez a jövőt illetőleg az egész törvényhozásnak tartatik fenn. De ha ez ki nem mondatik a jelen törvényben és csak a vonalak említettnek meg, akkor az következik, hogy a többi intézkedés nem is illeti az országgyűlést. Már pedig semhogy az ország jussát így veszedelmeztesse, inkább — úgymond — vesszen az egész dolog, vasút se legyen! — A követek tábláján valóságos elkeseredés vett erőt, mert híre járt, hogy más ügyekben is, nevezetesen a hid ügyében kedvezőtlen királyi válasz érkezett. Mélabús kifejezést adott a kormány ellenzése miatti haragnak Deák Ferencz a következő nyilatkozattal. A somogyi indítványtól el nem mozdítja őt az az észrevétel, hogy mivel az a

királyi válaszzsal meg nem egyez, ő felsége el nem fogadja. A királyi válasz azért ellenezte az előbbi javaslatot, mert nem akarta a királyi jogokat az által megsértetni, hogy egy országos küldöttség teljes hatalommal legyen fölruházva. De ha ő felsége, atyja nyomán járva, azt mondja, hogy a királyi jogokat fönn kell tartani: nekünk is gondoskodnunk kell az ország jussai föntartásáról. És ezt a kormány, ha igazságtalan lenni nem akar, nem ellenezheti; ha pedig ellenezni fogja, egész tisztelettel legyen mondva, igazságos lesz azon vélemény, a mit ő hinni nem akar, hogy e dolgot a kormány azért gátolja, mert Magyarország boldogságára szolgál. Ha semmi sem lesz ez intézetből, és ha, midőn ennek kivitelét reményelttük, édes álmodtunk, arról nem tehattunk; de jussai fölládozásával ily jótékonytságot megvásárolni egy constitutionalis nemzetnek nem lehet. Ha e javaslatot a kormány visszaveti, ám tegye; fájni fog, de elviszszük keblünkben az ez iránti keserű érzést. Vajon nyerni fog-e ez által a kormány, azt meg fogja mutatni a jövő.

Az elnök erre megjegyezte, hogyha valaha, bizonyára ez országgyűlésen eléggé bebizonyította a kormány, hogy nem kívánja megszorítani az ország jogait, és hogy az ország boldogsága előmozdítására törekszik. Somssich Miklós erre visszatartván Andrássy József vádját a következtelenségről, szemére veti neki, hogy ő, Esztergomvármegye követe, mindig a királyi válasz elfogadására szavazva, az ország jogainak megőlésére törekszik és ezeket eltemeti. Valóban — így végzi Somssich — ezzel Esztergomvármegye követe fölhagyhatna, miután különben is siránkozással térünk vissza küldőink közé, a midőn látjuk, hogy azon tárgyakra nézve is, melyeket a főrendek sok vitatások után ő felsége elé nagy nehezen föleresztettek, vigasztaló királyi választ többnyire nem nyertünk. Az elnök e támadás ellen is tiltakozott. Siránkozás vagy vigasztalás érte-e többször ez országgyűlésen a rendeket — így szól a királyi személynök — azt a jövő fogja megbírálni, mely majdan ítéletet hozand az ezen országgyűlésen alkotott törvényekről. Azokról pedig, kik a királyi válasz mellett szavaznak, nem lehet állítani, hogy az ország jussait megölik és eltemetik; az ilyes személyeskedések nem e helyre valók. Andrássy József kimagyarázza, hogy abban nem látott inconsequenttiát, hogy a törvény most rendelkezék arról, hogy a jövő legislatio

mit tegyen. Egyébiránt ha az ő szavazata az ország jogainak megőlésére vezet, úgy azok, a kik az ilyes vállalatokról való rendelkezést három esztendőre a kormánynak adják, a nemzet jogait három esztendőre megrontják. Ezek után az egyes vonalak közelebbi megjelölése iránt szólaltak föl néhányan, mások a közbeeső pontok kijelölését nem tartották czélszerűnek, utoljára elfogadtatott a Somssich indítványozta közbeiktatással az egész javaslat.

A főrendektől a viszonyüzenet ápril 29-dikén érkezett a követek táblájához. Az ellen, hogy a törvényhozás jövőbeli teljes rendelkezési joga a közlekedési vállalatok iránt föntartassék, nem tesznek észrevételt, hanem igenis tartanak attól, hogy a vonalak végpontjainak a törvényjavaslatba való fölvétele akadályt képezhet a megerősítésre nézve. Czéltalannak is tartják azon pontok kitűzését; mert ha a kormány rendelkezési jogának megszorítását nyomós okok kívánják — a mit a főrendek a kisajátítási elv elfogadása után a vállalatok technikai szempontjából el nem ismernek, — akkor ama törekvés nem érvényesül, minthogy a kitűzött 13 vonal végpontjai közé az egész országban bármely közlekedési vonal foglalható; másfelől «a kereskedés és ipar nem mindig az előre kiszabott pontokon indul el, hanem önmaga szokta kijelölni irányát, melyet inkább célirányos intézetekkel gondosan követni kell». Azért azt ajánlják, hogy a javaslatból hagyassék ki a 13 vonal és említettessenek meg a fölírásban azzal a kéréssel, hogy ő felsége a vállalatok engedélyezésénél ez irányokra figyelemmel legyen. Azonban a főrendek nem kötik magokat ehhez és ha a karok és rendek ragaszkodnak javaslatukhoz, ők nem fogják ellenezni a javaslatnak fölterjesztését. Ez üzenet meghallgatása után a követek azonnal kijelentettek, hogy megmaradnak a javaslat mellett, a mit nyomban megüzentek a főrendeknek, a kik viszont még ez ülés alatt visszaüzentek, hogy ők is beleegyeznek. A még az nap tartott elegyes ülésből fölterjesztett fölírásra és javaslatra ápril 30-dikán Pozsonyban kelt királyi válasz ismét megtagadja a megerősítést és azt kívánja, hogy a törvényhozásnak föntartott rendelkezési jog hagyassék ki a javaslatból; indokolván ezt ugyanazon észrevételekkel, melyeket a személynök ismételve kifejtett a követek előtt. A karok és rendek mindjárt május 1-jei ülésükből üzenetet küldöttek a főrendekhez, melyben kijelentik, hogy az

utóbbi királyi válasz kívánságához képest elejtik a törvényhozás jogának föntartását a törvényből, úgy sem akarták a jövő törvényhozás kezét megkötni; azonban a tulajdon szentségének biztosítása szempontjából az a törekvésök, hogy a kisajátítás iránti rendelkezések a törvényhozás körétől soha, semmi szín alatt el ne vonattassanak. Elejtik azonban ennek külön kimondását, mert az egész törvény úgy is csak ideiglenes intézkedést tartalmaz a jövő országgyűlésig, a mikor a törvényhozás — miként ez a törvény bevezetésében ki is mondatik, — az ily vállalatokról «kimerítőleg okvetlenül fog rendelkezni». Az ily értelemben módosított javaslatához a főrendek azonnal hozzájárultak, a szöveg concertatiója mindjárt megtörtént és május 2-án szentesítve is lett, mint 1836. XXV. törvényczikk: az ország közjavát és kereskedését gyarapító magános vállalatokról. Ezzel bezáródik a magyar vasúti politikának első törvényhozási küzdelme.

E törvényczikk súlypontja a kisajátítás szabályozásában fekszik. Hogy csakugyan ez a súlypontja, azt bizonyítja ama tény, hogy e törvényt alkotásakor és utóbbi időkben is közönségesen kisajátítási, expropriationális törvénynek hívták. Ezzel a közhasznú vállalatok létesítésére meg volt adva az alap. Deák Ferencz is e törvényről követjelentésében egyebek közt ezt mondja: «Mi az alkotott törvényben azon kívül, hogy lehetővé van téve hazánkban is az ily vállalatok tettelegi létesülése, legnagyobb nyereségnek véljük azt, hogy a teljes kármentesítés melletti kisajátítás elve világosan ki van fejtve; legalább a jövő törvényhozás könnyebben épít, javít és módosít a letett alapon, mintha még azért is neki kellene küzdeni.» Ily széles körű kisajátítási törvényt Franciaország kivételével nem mutat föl azon időben se alkotmányos, se absolut uralmú ország. A *Code civil* kimondotta már az elvet: «Nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique». Megítélését szabályozza az 1807. szeptember 16-diki, később az 1831. márczius 30-diki, s az 1833. július 7-diki törvény. E törvények nyomán járt egynémely kisebb német állam, hol valamivel korábban, hol később, de legtöbbszörire szűkebb jogi térre szorítva, mint a mi 1836-diki törvényünk. Poroszországban és Ausztriában csak a vasúti specialis törvényekben és engedély-okiratokban szabályoztatik a kisajátítás. Angliában nem létezett kisajátítási

törvény amaz időben; az első 1845-ben alkottatott meg: Lands Clauses Act 8. Vict. c. 18. A kisajátítási jog megadatott az egyes private actokban a parlament által. Nem áll tehát, mit egy-egy követ a fönebb vázolt vitában említ, hogy Angliában nem adja meg a törvényhozás az expropriatio kedvezményét, és hogy a vállalatnak, mielőtt a parlamenthez engedélyért folyamodott, bizonyítani kellett, hogy a szükséges földeket már megszerezte. Így nem áll az az okoskodás sem, hogy már e miatt sem száll Angliában az ily vállalat az államra.

Kisajátítási törvényünk az «utilité publique» elvét már a címbe foglalja, de az 1. §-ban is megmondja, hogy a törvényben foglalt kedvezések, melyeknek legelseje, s a többinek első föltétele, a kisajátítás, «a haza közjavát előmozdító» magános vállalatokra szorítkoznak, sőt a közhasznúságot bizonyos vonalakra vonatkozólag ki is mondja a törvényben. A közhasznúság e megítélését nem sikerült ugyan az országgyűlésnek jövőre nyíltan az egész törvényhozásnak föntartani; az ügyek azonban tényleg még is úgy fejlődtek, hogy azon esatornára s vasútra, melyet az 1836. évi XXV. törvényezikk meg nem nevezett, törvény mondotta ki 1840-ben a közhasznúságot. Megfelelt első kisajátítási törvényünk a legjobb legislatiók azon követelményének, hogy a kárpótlást bíróság ítélje meg és pedig két fokú föllebbezés mellett, de úgy, hogy a vállalat munkálatba vétele az elbírálás miatt fönn ne akadjon. Megfelelt a törvény továbbá azon követelménynek, hogy «teljes és tökéletes kárpótlás» adassék a kisajátított birtokért és pedig mint «indemnité préalable», a mennyiben kimondja, hogy az illető bíróságok «ítéleteiket tüstént vegyék teljesezésbe».

A vasúti politikát illetőleg azonban a törvény nem nagy előrelátásról tanúskodik. Már az a lépés, hogy az országgyűlés 13 végpontot nevez meg, a vonalak irányának különben minden közelebbi meghatározása nélkül és teszi ezt a követek táblája oly kormánynyal szemben, melyhez semmi bizalma sem lehetett: ez a lépés végzetessé válhatott volna a magyar vasúti hálózatra, ha sok vállalkozó jelentkezik és a kormány velük szerződést köt. Pedig az országgyűlés azért törekedett, közjogi áldozatok árán is, megalkotni a törvényt, hogy a jövő országgyűlésig lehessen ily vállalatokat megindítani. Igen is, helyén lett volna az efféle széles meghatalmazás, ha, mint eredetileg tervezve volt, a törvényhozás országos

küldöttségre bizza a vállalatok engedélyezését és a szerződések kötését. Erre az engedményre azonban nem lehetett az akkori kormányi viszonyok közt, és a budapesti hidra nézve alkotott kivétel mellett sem számítani; mert a közlekedési vállalatok ügyében javasolt küldöttségnek a hidra nézve megválasztottnál sokkal nagyobb, sőt egyenesen törvényhozói, bírói s közigazgatási hatáskör jutott volna.

Nagyon messze ment a törvény a közlekedési vállalatoknak engedett jogokban és fölötté kevés rendelkezést tartott fenn az államnak. Már hiba az, hogy szerződési alapra helyezte a törvény a vasútak és csatornák engedélyezését. Hogy privilegiumot nem adott, bár a főrendek javasolták és az előtők példaképen legelől állott néhány osztrák vasút is arra vezetett volna: attól közjogi tekintetek tartóztatták az alsó táblát. Megadja a törvény a kisajátítási jogot, meg a teljes adómentességet, engedi a tarifák korlátlan megszabását; ezt a két utóbbi kedvezményt a kormány nyal kötendő szerződés sem szoríthatja meg; mert csak az évek számát, a melyre az engedély, a szerződés szól, határozhatja meg a szerződés.

Nem szabad azonban az 1836-diki törvény megítélésénél szem elől tévesztenünk, mennyire eltérő volt a különböző országokban azon idő szerint a vasúti politika. A tapogatózás stádiumából még sehol sem bontakoztak ki. Csak 8—10 éve folytak a kísérletek olyan forgalmi eszközzel, melyről tudták, hogy forradalmat fog előidézni, de hatását még nem lehetett akkor kiszámítani. Az alapköveken, melyeket ama korban leraktak, nem lehetett mindenütt egyszerűen tovább építeni, hanem sok helyütt föl kellett azokat hányni, s máskép lefektetni. A pályák, melyek akkor épültek, csak correctióval voltak később az országos hálózatba illeszthetők. Angliában magánvállalatoknak engedélyezték az országútakat s csatornákat és az ezekre adott parlamenti Actokban megszabták részletesen a vámokat és föntartották a parlamentnek időszakonként a díjak révisióját. Ugyanczen szabályt követték a vasútaknál, de miként amazok, úgy ez utóbbiak sem szállnak idővel az állam birtokába. S hogy a gyakorlati angolokat is a csatornáktól és közútaktól vett analogia mennyire tévútra vezette az új forgalmi eszköz megítélésénél, azt mutatja az a körülmény, hogy a törvényhozás nagy súlyt fektetett arra s ki is kötötte a vasúti actokban, hogy a társaság tartozik mindenkinek

megengedni, hogy saját mozdonyával és kocsijaival járhasson a társaság sinjein. És ezt a running power, melynek soha sem lett gyakorlati foganatja, soká igen hatályos versenyző eszköznek tartotta az angol törvényhozás és elfogadta a porosz 1838-iki törvény is.

Franciaországban, az előző fejlődéshez képest, a vasút-építés egészen ellenkező irányt vett. Ott az ország összes útjait kizárólag a kormány vagy helyhatóságok építik és tartják fenn. Magániparosok útnak vámszedési jog fejében történő építésére, a mint az sok más államban történt, Franciaországban soha sem vállalkoztak. És az 1836 végeig építeni tervezett 11 vasút mégis mind magánvállalatnak engedélyeztetett; de meg lett szabva a szállítási díjak maximuma s a korábban épültek örök időre, a későbbiek pedig úgy engedélyeztettek, hogy 99 év után a vasút minden tartozékával ingyen jut az állam birtokába. Az állami vasútépítés kérdése 1836 után vettetett föl és csak most néhány éve kezdette meg tényleg a francia kormány a vasútak állami erőből való építését, a mivel azonban legutóbb megint szakítani készül.

Németországban részint állami erővel, részint magánvállalkozás útján épültek a vasútak; csak Belgium karolta föl kezdetől fogva az állami vasútak rendszerét. 1837 elején 44 kilométer vasutat már forgalomban tartott és építés alatt állott 464 kilométer. Amerikában az egyes statusokban különböző rendszerrel létesültek a vállalatok. Túlnyomó volt angol módra a magán vállalat, hatósági tarifa-megszabással vagy a nélkül; de volt status, mint Pennsylvania, mely állami csatornákat és vasútakat épített és maga üzemben tartott, tehát a tarifákat megszabta; más államok az építési tőkeben részesedtek és már ez okból lényeges befolyást gyakoroltak a szállítási díjak szabályozására. A hajózható csatornákat legnagyobb részt a statusok építették.

E lényileg eltérő rendszerek közepett, a melyekről törvényhozóink meglehetősen információval bírtak, rájuk legfőbb hatást tett az Ausztriában akkor fönnállott és épülőben volt vasútak szervezete. Azok pedig mind lóvonatú vaspályák voltak; és ezeknek szempontjából tekintve, aránylag fölülte szűkre szorúl a vasúti politika látköre. Az országgyűlési egész vita alatt csak egyszer-kétszer volt mellesleg gőzgépeletről szó; különben mindig a lóerőt emlegették. Az e törvény alapján

létesült vasútak közül a pozsony-nagyszombati soká lóerővel volt forgalomban, a pozsony-pesti szintén lóerőre volt tervezve; csak 1845. április 5-dikén engedélyezte a helytartó tanács a gőzerőre való berendezést. A törvény tárgyalásakor a lóerő alkalmazására fektettek minden számítást. Kitetszik ez különösen Fáy Andrásnak egyik idézett felszólalásából és még világosabban Kossuth országgyűlési tudósításainak egyik közleményéből, a melyben kiszámíttatik Biot adatai nyomán, hogy mibe kerül egy kilométer rudas vasút (Schienenbahn) a kisajátítási költségekkel együtt, de más építményekről, melyek gőzmozdonyú vasútnaknál nélkülözhetetlenek, szó sem tétetik. Mikor a kerületi ülésekben szó volt a privilegium lejártá után történendőről, ugyanezen tudósításban fölemlítették azon privilegium, melyet Gerster Ferencz a Duna s Moldva (Linz és Budweis) között épített lóvonatú vasútra 1824-ben kapott volt az ausztriai császártól. Az illető pont tudniillik így szól: A kiváltságos 50 évek lefolyta után a vállalkozó vállalatjának reális és mobiliaris tartozmányaival tulajdonosként szabadon rendelkezhetik, beváltásuk iránt a statussal vagy magánosokkal alkuba léphet, és ha ő maga, vagy azon tartozmányok vevői a vállalat folytatására magukat jelentenek, és az a tapasztalásban hasznosnak mutatkozott: a privilegium megújításától a kormány nem lesz en idegen. Ilyen a bécs-bochniai, most Ferdinand császár éjszakai vasút 1836-ban kiadott privilegiuma, melynek meghosszabbítása iránt, minthogy az 50 év közelebb letelik, éppen most teszi meg a társaság a lépéseket. Teljességgel ezen itt jelzett alapon áll az 1836: XXV. törvény, mely az államra szállás kérdését nyitva tartja.

E törvény vasúti politikájának megítélésénél azonban szem előtt kell tartani mindenek fölött azt, hogy míg az idő szerint Franciaországban egy vasút engedélyezésénél 4—5 hatalmas pénzérő versenyzett, míg Angliában a parlamentnek a vasúti alapítások korlátozásáról kellett gondoskodnia s Amerikában már vállalkozási láz tört ki: addig nálunk nem kínálkozott nyíltan semmiféle pénzérő s azért a törvényhozásnak messze menő kedvezményekkel kellett vállalkozókat édesgetni.

II.

A DUNA JOBB VAGY BALPARTJÁN ÉPÍTESSÉK-E ?

Pozsony és Bécs vasúti összeköttetése iránt megtörtént az első lépés még az 1836 : XXV. törvényczikk létrejötte előtt. Rothschild S. M. báró, a Bécs és Bochnia közt épülő vasútról 1836 márczius 4-dikén kelt privilegium birtokosa, márczius 7-dikén engedélyt kért ö fölségétől az említett vasút német-wagrami állomásától Pozsonyig vezetendő szárnyvasút elő-munkálataira. Az engedély 19-dikén megadatott és erről Pozsonymegye s városa 22-dikén értesítettik. Ezzel közvetlen érdeklődés keletkezett Pozsony és a Rothschild privilegiuma alapján nem sokára megalakult Ferdinand császár éjszaki vas-pályatársaság között. Pozsony városa külön bizottságot alakított, mely e vasúti társaság igazgatóságával a kapcsolat ügyében alkudozzék. A Rothschild-család főbbjei ekkor már egy évtized óta jelentékeny részt vettek a francia, angol és német vasúti vállalatokban. A bécsi ház feje 1830-ban Riepel Ferencz és Wertheimstein Lipót bécsi műegyetemi tanárokat, kiknek elseje penditette meg a bécs-bochniai pálya építését, Angliába küldötte, hogy közvetlenül tanulmányozzák a vasút építését és üzemét. Visszatérésök után megtörténtek a fölmérések és forgalmi tanulmányok, de a kivitel késett részint az akkori külpolitikai és pénzzavarok, de — úgy látszik — még inkább azon ellenszenv következtében, melylyel Ferencz császár a haladás ez erős emeltyűjét kísérte. Nemsokára Ferencz

császár halála után az említett vasút ügyében alakított bizottságból Riepel tanár és Siechnovszky Henrik ismét kiküldettek Belgiumba s Angliába az időközben történt haladások tanulmányozása végett. Hat évi készülődés után Rothschild privilegiumért folyamodott és azt 1836 márczius 4-dikén el is nyerte egy Bécs és Bochnia közt építendő fővasútra s ebből Brünn, Olmütz, Troppau városokba s a wieliczka-i s bochniai sóbányákhoz vezetendő szárnyvonalakra, minden egyéb szárnyvonalra külön engedélyezés tartatván fenn. E privilegium megadja a kisajátítás jogát teljes kárpótlás fejében, a melyet, ha a minden esetben megkísérlendő egyezés nem sikerül, a rendes bíróság ítél meg. Külön adókedvezmény nem engedtetik. A kiváltság tulajdonosa társaságot alakíthat. A szállítás történhetik ló- vagy gőzerővel, a társaság saját üzemében folytatva vagy másra ruházva ez üzletet. A szállító bérek meghatározása egyedül a vállalatot illeti meg. A kizárólagos privilegium 50 évre szól; elmúltával új szabadalom van kilátásba helyezve. Ha a privilegium kiadását követő hét év múlva két merföld s tíz év múlva az egész pálya ki nem épül, a kiváltság elenyészik.

1836 február 22-dikén Rothschild fölhívást intézett 4000 darab 1000 pengő forintos részvény aláírására, a mennyiben a 60 mérföld fővonal létrehozása az időközi kamatokkal együtt 12 millió pengő forintot igényel, de 8000 darab részvényt a privilegium birtokosán kívül egy bankár csoport, köztök báró Sina, s kis részben az említett szakemberek vettek át. A fölhívásban kimondatik egyúttal, hogy a mennyiben a 4000 darab túljegyeztetnék, akkor 6000 részvény fog kiosztatni, hogy ekként a szárnyvonalak kiépítése is biztosítva legyen. A 4000 darab helyett 27,000 részvény íratott alá. A tíz százalékos befizetési részletek elseje 1836 április 30-dikára, az utolsó 1840 október 15-dikére tüzetett ki. A társaság az év végén megalakult, 1837-ben az építés tényleg megindult és november 23-dikán az első szakasz Florisdorfból Wagramig, a honnan tehát kiágazandó volt a Pozsonyba tervezett szárnyvonal, meg is nyitattott.

Természetes, hogy a Ferdinand császár éjszaki vasút haladását érdekel kisérték Magyarországon, különösen az Ausztriával, Morvaországgal és Sziléziával szomszédos megyékben, de mindenek fölött Pozsonyban. Az építés nem folyt

minden nehézség nélkül; és a részvényekkel üzött játék czéljából sokszor veszett híré is keltették a vállalatnak. Hírlelték, hogy a kisajátítást nem győzik földözni, hogy Rothschild viszszaalép a vállalatától és visszaadja a befizetett részleteket; később hírlelték, hogy a pálya hanyagúl épült és a kormány a privilegium megsemmisítésével fenyeget. De volt is tényleg sok baja ez új vállalatnak. Így vonatütközés történt a lundenburg-brünni vonal megnyitásának mindjárt első napján, 1839 június 7-dikén, a minek néhány kocsi összezúzása, s nyolcz egyén súlyos megsérülése lön következménye. Mind-ezen híreket és tényeket a magyar lapok is gondosan regisztráltak. Hogy a hazai tudomány is nagy fontosságot tulajdonított e vasúti vállalatnak, azt eléggé bizonyítja azon érdekes tanulmány, melyet a magyar tud. akadémia által kiadott *Tudománytár* 1838. évi harmadik füzetében *A vasútak, különösen a Bécs és Bochnia közötti vasút terve* cím alatt Bognár József közzé tesz, a mely tanulmányban ez író a vasútügy akkori állásának alapos ismeretéről tesz tanúságot.

Pozsony városa, a mint híré veszi, hogy Rothschild a szárnyvasutat Pozsonyba építeni akarja, 1836 ápril 12-dikén azonnal fölirt ő felségéhez, hogy adná meg e kapcsolatra a privilegiumot a folyamodónak, és miután az ügy nem bírt előrehaladni, deputatiót küldött ő felségéhez. Gróf Reviczky udvari kancellártól és a bécsi miniszterektől a küldöttség megnyugtató választ kapott; ennek következtében nem sokára társaság állott össze, mely föladatúl tűzte ki magának Pozsonynyal a másik négy szabad királyi várost, ugymint Szent-Györgyöt, Bazint, Modort és Nagy-Szombatot vasut által összekapcsolni. 1837 január 13-dikán Pozsony városa újra kéri az udvari kancelláriától a szárnyvonal engedélyezését. Gróf Pálffy Fidél, az új udvari kancellár, átír a császár királyi egyesült kancelláriához, hogy eszközölné ki ő felségénél a Günserndorftól Magyarország határáig építendő szárnyvonalra az engedélyt. Az osztrák kancellár válaszolja, hogy bizottság hívatott egybe azon szabályok megállapítása végett, melyeket ezentúl a vasútak engedélyezésénél és létrehozásánál követni kellend; a míg e szabályzat kidolgozva s ő felségétől helybenhagyva nem lesz, addig nem engedélyeztetik semmiféle új vasút. Erre a magyar udvari kancellár sürgeti azon bizottsági tárgyalások befejezését, mire hosszas vártatara az egyesült

császári királyi kancellária jelenti, hogy a szabálytervezet ő felségéhez föl van terjesztve. Időközben az előbb említett négy szabad királyi város ápril havában fölkéri Pozsony városát, hogy sürgetné meg a kapcsolat engedélyezését; mire a megye ismét fölír május 4-dikén, és kéri az engedelem minél előbbi megadását, hogy a munka jókor megkezdhető, s a pálya a jövő évben forgalomba helyezhető legyen. Szeptember 25-dikén a város fölír a helytartótanácsához, és kéri már tekintettel arra is, hogy a Ferdinand-pálya igazgatósága nagy költségeket tett a vonal tanulmányozására, a szárnyvonal engedélyezését. Kijelenti, hogy nem akar a Duna jobbparti vállalat ellen szólni; de a balpart közlekedés dolgában szűkölködik. November 20-dikán Pozsonymegye ír föl ő felségéhez, minek következtében gróf Pálffy kancellár ismét átír az egyesült császári királyi udvari kancelláriához, hogy eszközölje ki ő felségének mielőbbi helybenhagyását a vasút-engedélyezési szabályzatra; mert a csatlakozási vonalnak Ausztria területén való biztosítása előtt Magyarországon vasúti vállalatok meg nem indulhatnak. Erre azt válaszolja a másik kancellária, hogy nincs kilátása, miszerint a helybenhagyás egy hamar bekövetkezzék. Mindezen folyton sürgető kérelmek azt eredményezik, hogy a helytartótanács végre november 28-án elküldi Pozsonymegye közönségének véleményes jelentéstétel végett a Rothschild, most már Ferdinánd császár éjszaki vasúti társaság, kérvényét az ország határától Dévényen át Pozsonyig vezetendő szárnyvasútra szóló privilegium iránt. Időközben, december 28-dikán fölterjesztést tesz gróf Pálffy a királyhoz, hogy engedélyezné a gänsendorf-magyar határszeli kapcsolatot. Pozsonymegye válaszol 1838 márczius 5-dikén a helytartótanácsnak, kijelentve, hogy a privilegium kiadása s a Gänserndorfból kiágazó és Dévényen át Pozsonyig építendő szárnyvasút engedélyezése ellen semmi nehézség sem forog fön, sőt a megye egyenesen kéri a privilegium megadását. A megyénél ez ügyben tartott tanácskozásban részt vettek a megye s a város küldöttein kívül a Ferdinánd-pálya igazgatóságának, a Pozsony és Nagy-Szombat közt tervezett vasút érdekeltjeinek és a szárnyvasút által érintett birtokosok képviselői. Érdekess, hogy ez utóbbiak földnek ingyen átadásáról mit sem akartak tudni, hanem a kisajátításra utaltak. Ugyanekkor kijelentette a pozsony-nagyszombati vasút létesítésére vállal-

kozók nevében báró Walterskirchen György Vilmos, hogy ők lemondanak arról, hogy az ország határáig magok létesítsenek vasúti kapcsolatot. Május 14-dikén Pozsonymegye körlevelet intéz a Dunán inneni és felső megyékhez, melyben fölkéri, hogy pártolják a királyhoz és helytartótanácsához intézett abbeli kérelmét, hogy a Ferdinand-pályának a Pozsonyig vezető szárnyvasútra osztrák földön engedélyt adni méltóztassék. Erre megindult a fölírások egész özöne. Fölírt a nyár folytán részint a királyhoz, részint a helytartótanácsához egyebek közt Bars, Nyitra, Árva, Liptó, Trencsén, Gömör, Nógrád, Hont, Bereg, Ung, Bács, kérve a pozsonyi szárnyvonal engedélyezését. Némely megye ellenzi egyúttal a jobb parti vasutat, mert két párhuzamos vaspálya a Duna mellett fönnt nem állhat, és míg a balparti az ország háromnegyed részének szolgál, addig a jobbparti, melyet az 1836 : XXV. törvényezikk nem is enged meg, az országnak csak csekélyebb, és közlekedési eszközökkel úgy is rendelkező részének lenne javára.

Időközben ő felsége valahára megerősítette 1838 június 18-dikán az Ausztriára nézve kötelező vasútengedélyezési szabályzatot; ez közöltetett megfelelő rendtartás megállapítása végett a magyar udvari kancelláriával. Innen leküldetett a helytartótanácsához, a hol e szabályzatnak az 1836 : XXV. törccikkkel való összhangba hozatala fölött hosszas tanácskozás folyt; a javaslat azután a kancelláriánál újabb tárgyalás alá vétetett és így a szabályzat, mely Magyarországon vasútak és csatornák engedélyezésénél a kormánynak irányt adjon, 1838 november 24-dikén terjesztetett föl a királyhoz. Ezzel egyetemben kéri a kancellár a gänserndorf-pozsonyi szárnyvonal és a Pozsonytól Pestig Sztányi Ullmann Möriz által építeni tervezett vasút előmunkálatainak engedélyezését. Ő felsége megerősítette az említett szabályzatot és helyt adott a két rendbeli kérelemnek 1839 márczius 5-dikén. A helytartótanács ennek folytán april 2-diki üléséből megadta Ullmannnak az engedélyt, a melyről azonnal szó lesz, és fölhívta ugyancsak april 2-dikán a Ferdinand-pálya igazgatóságát, hogy terjeszsze elő a szárnyvonal tervezetét és a társaság alapszabályait. Rothschild az igazgatóság részéről april 24-dikén azt válaszolja, hogy a szárnyvasútnak magyar földön vezetéséről nem nyújthatja be azonnal jelentését, mint-

hogy a Pozsonytól Pestig tervezett vasutat újabb időben megint lóvonatra akarják szerkeszteni, a mi lényeges különbséget tesz a kapcsoló szárnyvonalra nézve. Fölterjeszti azonban addig is a Ferdinand császár éjszakai vasúti társaság privilegiumát, alapszabályait és azon maximalis tarifát, melyet e szárnyvonal magyar szakaszára nézve is érvényesíteni kíván. Ez személyenként I. osztály 45, II. 30, III. $22\frac{1}{2}$, IV. osztály 15 pengő krajczár az egész magyar szakaszon; árúkért mázsamerőföldenként, terjedelmök és értékek szerint, $2\frac{1}{2}$ — $1\frac{1}{2}$ krajczár.

Teljes három esztendő múlt el tehát, a míg a csatlakozási vonal az engedélyezésnek csak ez előző stádiumába volt hozható. Ferdinand király apathíája s idegenkedése minden komolyabb földadattól függőben hagyta a vasúti fölterjesztések elintézését; de az akkori fejtelten kormányzat, a kuszált buroaucraticus rendszer, a két udvari kancelláriának érintkezése egymással, a magyar kancellária iratváltása a helytartónácscsal, ennek intézvényei a megyékhez és innen vissza az újabb érintkezés föl az egész hosszú fokozaton, már maga ez a szövevényes út, az akkori lassú közlekedés mellett, sokban érthetővé teszi, ha különben nem idegenkedett volna is oly annyira az udvar és a kormány az új közlekedési eszközöktől, érthetővé teszi, hogy kezdetben miért haladtak oly nehezen előre a vasúti ügyek. Ez a veszteglés különben épenséggel nem szorítkozott csupán magyar ügyekre; a legjobb szándékú pénz- és adóügyi tervek, melyeket az udvari kamara az osztrák égető finánczbajok enyhítése végett fölterjesztett és a melyek sürgős elintézését igényeltek, hónapokon, éveken át heverték az udvarnál.

Mialatt e fáradozások a bécs-pozsonyi kapcsolat létrehozására folyamatban voltak, egyszersmind három vasút s egy csatorna ügye is előbbre viteték. Az egyik a már érintett pozsony-nagyszombati vasút, mely ama kapcsolatnak folytatását képezné s így e vállalatnak érdekűtárs; a másik a Duna jobb partján Béctől Győrig báró Sina által, és a harmadik a Duna balpartján Pesttől Pozsonyig Sztitányi Ullmann Móricz által építeni tervezett vasút.

Az 1836: XXV. törvényezikk megalkotása után csakhamar alakult az előbb említett öt szabad királyi város vasúti összeköttetése végett egy 17 tagból álló társaság többnyire

az érdekelt vidék nagybirtokosai és nagy kereskedői köréből. Megtörténvén az előzetes tanulmányok, az alapítók bizottsága a helytartótanácsához folyamodott, hogy a tervek és költségvetés készítésére mérnököket engedne át. A helytartótanács e végre Hieronymi Ferencz Ottó Duna-térképező királyi igazgató mérnököt — Hieronymi Károly az osztrák-magyar államvasút mostani vezérigazgatójának atyját — és melléje Lechner Gyula, Reitter Ferencz, Rauschmann Gusztáv és Perleberg Gusztáv mérnököket rendelte ki. Nem sokára Hieronymi s Lechner vasútépítési ismereteik növelése végett állami költségen néhány épülőfélben lévő vasút tanulmányozására indultak. 1838 január 22-dikén a társaság alakuló közgyűlést tart Pozsonyban. Itt megállapítják Hieronymi tervezetei alapján az építési tőkét 500.000 pengő forintban, a mely 2500 darab 200 forintos részvény útján beszerezendő. A részvények fele az alapítók részére tartatik fön. A lóvontatásra építendő $6\frac{1}{2}$ német mérföld hosszú pálya építési s felszerelési költsége, két évi építési tartam mellett, 534.500 forintra volt fölvéve; az évi üzemi szükséglet 28.027 forinttal, a miben 55 ló egyenként 100—120 forintnyi beszerzési tökéjének kamatja s 4—6 év alatti törlesztése is szerepel. A bevétel 60.000 személy és 600.000 mázsa árú évi szállítása alapján 64.555 forintra számíttatik, úgy, hogy a tiszta jövedelem az építési tőkének mintegy hét százalékát adja. A bevétel azon szállítási díjtételek alapján számíttatott, mely a linz-gmundeni lóvonatú vasúton akkor érvényben volt, tudniillik személy után osztály szerint 5, illetőleg $7\frac{1}{2}$ kr. mérföldenként, árúkért mázsamérföldenként 1— $1\frac{1}{4}$ kr. A közgyűlés azonban a következő maximalis tarifát állapította meg, a melynek 100 évre való engedélyezését kérlemzte: egy személyért mérföldenként I. osztály 15, II. osztály 10, III. osztály 8 krajczár, egy mázsa-mérföld kereskedelmi árúkért $2\frac{1}{2}$, csekély értékűekért 2 krajczár pengő pénz. Ez alakuló gyűlésen igazgatóknak megválasztattak egyebek közt gróf Dezasse Ferencz, báró Walterskirchen G. V. és báró Sina György, a ki a mellett, hogy a jobb parton szándékozott vasutat építeni, mégis kezdettől fogva részt vett a pálya létesítésénél, és a saját vasúti vállalataira szerződött Schönerer Mátvás mérnököt, az ausztriai vasutak egyik főbb építőjét, rendelkezésére bocsátotta az alapítóknak, hogy a po-

zsony-nagyszombati pályán az alapvető első fölvételeket megtegye.

A vállalat «Első magyar pozsony-nagyszombati vasút» címét vette föl, de első közgyűlési jelentésének címe így szól: *Die Pressburg-Tyrnauer Holz-Eisenbahn.* *) Az igazgatóság június 15-dikén folyamodott az udvari kancelláriához az építési engedélyért, az alapszabályok és tarifa helybenhagyásáért és azon kedvezményért, hogy a pálya építésének vezetésére Hieronymi s még egy királyi mérnök kirendeltessek. Kéri, hogy a munka haladék nélkül, ha csak előleges engedély mellett is, megindítható legyen, minthogy a helytartótanácsnak volt módja saját közegei által már előbb a tervek helyességéről meggyőződni; az alapítók nem üznek semmiféle tözsdei szédelgést a részvényekkel, «ausserdem ist dies — mondja a kérvény — in jeder Hinsicht ein so harmloses Unternehmen». A folyamodás csak hamar elintézés végett leküldetett a helytartótanácsához.

Hosszas utánjárás, fölírás és sürgetés következtében végre megkötötte a helytartótanács a társasággal a szerződést, a mely «egyezkedési oklevél» 1839 május 13-dikán Pozsony-megye közgyűlésén kihirdettetett. Ez okiratban helybenhagyatnak a most felsorolt föltételek, de a maximális szállítási díjak csak 50 évre engedélyeztetnek. E rövid pálya kilencz éven át épült ki, a hetvenes évekig lóvonatú maradt és a hazai közlekedési politikában a legutóbbi időig nem tett számba vehető tényezőt. Azért, habár az «első magyar» címét vette is föl ez a rövid lóvonatú pálya s idő szerint is első, mindamellett, mai fogalmainkhoz képest az első valódi vasút Magyarországon a Pesttől Pozsonyig és Szolnokig épült gőzmozdonyú pálya, s ezt értem én a czimben említett első magyar vasút alatt. Különben ha szorosan vesszük az időbeli elsőséget és ha a lóvonatú vasutat egy vonalba helyezzük a gőzmozdonyúval: akkor ismét nem a pozsony-nagyszombatit illeti az elsőség. Legalább Bognár József 1838-ban megjelent, előbb emlí-

*) A pozsony-nagyszombati vasútra vonatkozó adatok nagyobb részét báró Mednyánszky Dénes szívességének köszönöm. Egyúttal hálaomat kívánom itt kijelenteni az országos levéltárnak, a nemzeti múzeum és a képviselőház könyvtárának az ezen munkám folyamán részükről nyert szives támogatásért.

tett tanulmányában fölhozza, hogy «a mi magyar hazánkat illeti, a folyó század múlt tizedében itt is állíttatott föl vasút, mely Pestről Kőbányába vezetett, és leginkább építő kövek szállítására volt szánva; de hiányos szerkezete miatt csakhamar dugába dőlt és fája, vasa elhordatván, már nyoma is alig létezik».

Még korábban mint a gänserndorf-pozsonyi szárnyvonal ügye és jóval az 1836 : XXV. törvényczikk megalkotása előtt megindult a bécs-győri vasút körüli vállalat. A magyar udvari kancellária már 1836 február 26-dikán kiadta báró Sina Györgynek egy Bécsből Győrbe egyenesen és Sopronon át szintén Győrig építendő vasúti vonal helyszíni tanulmányozására az engedélyt. Sina megtéteti az előleges tanulmányokat Schönerer mérnök által és 1837 február 27-dikén már abban a helyzetben volt, hogy ő felségétől engedélyt kérhessen a bécsi glacistól Győrig és pedig egyenesen Lajtha melletti Bruckon és Mosonyon át szárnyvonallal Pozsonyba, valamint Bécs-Újhelyen és Sopronon át Győrbe, azon kijelentéssel, hogy az alakítandó társaság minden időben kész folytatni a vasutat egyfelől Budáig, másfelől Triesztig. Márczius 23-dikán a magyar udvari kancelláriához folyamodik a magyar vonalak iránti felségi kérvényének támogatása iránt. Benyújtja az előmunkálatok iránti folyamodványt május 18-dikán a helytartótanácsához, mely kedvező véleményét június 28-dikán fölterjesztvén, Sina 1838 január 2-dikán megkapja az ő felségétől 1837 december 19-dikén helybenhagyott *benignum privilegium exclusivumot*. Ennek következtében 1838 márczius 20-dikáról közze teszi a bécs-győri vasút programját osztrák, magyar és külföldi lapokban és részvények aláírására hív föl ápril 2-dikán. Időközben újabb tapasztalatok szerzésére kiküldi Schönerert, ki már 1827-ben járt az oceánon túl a vasútépítés tanulmányozása végett, és Kraft gépészt Belgiumba, Angliába s Amerikába. Egy trieszti társulat Bécsnek e kikötő várossal való vasúti összekapcsolására külön engedélyt kért, mire Sina az egyesült császári királyi udvari kancelláriától augusztus 2-án azt az értesítést nyeri, hogy engedélyt csakis Bécestől Bruckon át Győrig és Gönyőig és egyúttal pozsonyi szárnynyal építendő vasútra kaphat. Csakhamar megegyezett azonban Sina a triesztiekkel, hogy Gloggnitzen át az ő társasága fogja a tengerhez a vasutat építeni; s mivel a Bécs Pesttel megszakítás nélkül egybekötő vasút mellett nagy izgatás folyt, Sina

ő felségéhez benyújtott folyamodványában engedélyt kér a győr-budai vonalon teendő előmunkálatokra is. Ugyanekkor kifejti, hogy nem tesz különbséget, hogy a tervezett Duna jobbparti vasút végállomása Buda, minthogy az általa szerződésileg elvállalt lánczíd úgyszintén Budát nem sokára össze fogja kötni Pesttel. Csakhamar fölszólítja Pozsony városát, hogy jelölje ki a Duna azon pontját, melynél a szárnyvasút a közönséges forgalomra is szolgáló vasúti hídát építse, hogy a vasút ekként a város közvetlen közelébe legyen vezethető. 1838 július 31-ikén báró Sina a vasút engedélyezése tekintetében a legfelsőbb helybenhagyó határozatokat veszi és miután kijelentette, hogy egész kiterjedésében akarja használni az engedélyt, nemsokára fölhívott, hogy alakítsa meg a részvénytársaságot. Az április 2-iki aláírási fölhívás szerint a 12.500,000 forint társulati tőke 25,000 darab 500 pengő forint részvény útján volt beszerzendő; ebből 17,000 darabot Sina a program kibocsátása előtt «sokfelől érkezett megkeresésre» eladatott, más szóval felretétetett és részben barátai közt kiosztatott, hogy idővel agióval legyen eladható. A fennmaradt 8000 darabból 5500 ez úttal kerül aláírásra, 2500 pedig külön bizottság által részint Pesten, részint Moson-, Pozsony-, Sopron- és Győrvármegyékben és ez utóbbi városokban fog kiosztatni. Október 1-jén megtartatik Bécsben az első közgyűlés. Az első aláírók, a kik legtöbbszörre osztrák bankárok, nagykereskedők és birtokosok, meglehetősen számmal jelennek meg, köztük mint egyetlen magyar főúr gróf Szécsen Miklós, de van köztük az engedélyesen kívül még két báró Sina, azután Wodiáner, sőt a versenyre szállt Sztányi Ullmann Móricz is. E közgyűlés bizottságot küld ki, mely a társaság részére Sinától az engedélyt végérvényesen átvegye s az alapszabályokat helybenhagyás végett fölterjeszsze. A közgyűlés határozatai fölterjesztetvén az udvari kancelláriához s helytartótanácsához is, ez 1839 január hó végén fölhívja Moson-, Pozsony-, Sopronmegyét, Pozsony és Sopron városát, hogy a bécs-győri vasúttársaság kiküldendő képviselőivel teljesítsék a bejárást és tegyenek mielőbb jelentést. Mikor Sina megkapja az engedélyt a Győrtől Budáig vezethető vasút előmunkálataira, Buda fővárosa örömeiben őt diszpolgának nevezi ki. Pozsonymegye most a jobboldalon is vasúttal meg lévén kínálva, május havában teljesítette a helyszíni bejárást, de nem

késlett kijelenteni, hogy ezzel semmiképen sem mond le azon óhajtasáról, hogy a balparti vasút által Pozsony a Ferdinand császár éjszaki pályával s Pesttel összeköttessék. A társaság közgei elkészítik a tervvázlatot, ezt fölterjesztik 1839 szeptember 13-dikán a helytartótanácshoz azzal a kéréssel, hogy engedélyezze a Mosontól Győrig terjedő vonalon az építés végrehajtását; mire e főhatóság a terveket megküldi a nevezett két megyének a hely színén leendő megvizsgálás végett. Időközben a társaság alapszabályai a császári királyi egyesült udvari kanczellária által 1839 május 6-dikán megerősíttetnek és pedig Magyarországra is kiterjedő rendelkezésekkel. Megjegyzendő, hogy ez alapszabályok szerint a befizetett tőkéek után a részvényeseknek addig is, míg az üzlet megkezdetik, e tőkéből négy százalék kamat fizettetik; oly intézkedés, melyet 1840-ben a törvény tiltott és a melynek fölvétele egy másik vállalat alapszabályaiba sok nehézséget okozott. Nevezetes továbbá ez alapszabályokban, hogy a közgyűlésre csak a legtöbb részvényt nyel bíró 100 részvényes hívandó meg.

Mialatt báró Sina ily tevékenységet fejt ki a Duna jobb partján létesítendő vasút körül, a melyhez az ő pénzügyi vezérkedése alatt építendő lánczhíd, az ő patronatusa alatt tervezett duna-tiszai csatorna s a Bécsből Triesztig vezetendő vasút érdekei egyesültek: addig a Duna másik partjáról Bécsből éjszakknak irányuló Ferdinand-pálya érdekköréhez csatlakozott a pozsony-pesti vasút vállalata. Az éjszaki pálya társulat és annak élén alapítója Rothschild — mint láttuk — a csatlakozást Pozsonynyal már 1836 tavaszán kérte; az 1836: XXV. tezik létrejötte után Szitányi Ullmann Móricz, pozsonyi származású, gazdag pesti nagykereskedő, az első magyar bank, tudniillik a pesti commercialis bank egyik alapítója s kezdetben elnöke, Pest városának százas polgára, eszes és szívós vállalkozó, a mostani Szitányiak atyja, azonnal fölkarolta a Duna balparti vasút eszméjét. 1837 október 25-dikén Ullmann Pestről folyamodik a helytartótanácshoz és jelentvén, hogy sikertült neki vasútépitésre nevezetes pénzerőket megnyerni, — a rövid néhány sorból álló kérvényben név nem emlittetik, de köztudomású volt, hogy az Rothschild és általában a Ferdinand-pálya bankár csoportja — előmunkálatokra engedélyt kér Pestről az osztrák határig és Budáról Győrig építendő fővonatra, Esztergomba s Komáromba vezető szárnyvonalakkal együtt, mint

a mely vasútakra még eddig semmi vállalkozó sem jelentkezett. Ez időpontig csakugyan Sina csupán a bécs-győri vonalra kért előmunkálati engedélyt. November 14-dikén megnyeri Ullmann a helytartótanácsból a kért fölhatalmazást és ugyanez időben fölhívja e fölhatalmazás a tervezett két vonal által érintett megyéket és szabad királyi városokat, hogy a törvény értelmében támogassák Ullmann mérnökeit a fölvételeknél. 1838 január 1-jén folyamodik a helytartótanács, hogy engedne át neki az előmunkálatokra királyi mérnököket. A meghallgatott királyi főépítészeti igazgatóság részéről jelentí Lechner József és Vásárhelyi Pál, hogy a pozsony-nagyszombati vasút terveinek készítésére őt, a Duna térképezésére több mérnök van kirendelve, azonkívül sok a munka a Dunán, Tiszán, és Kulpán, minélfogva a hivatal nem képes mérnököket rendelkezésre bocsátani. Vasúti vállalatához különben Ullmann vezérmérnökül megnyerte már 1837-ben az amerikai vasútak építésében résztvevő Charles F. Zimpel főmérnököt, későbbben Bok A. porosz királyi építészeti főügyelőt és Confalonieri Antal osztrák főhadnagyot. Ápril 3-dikán engedélyt nyer a helytartótanácsból, hogy az előmunkálatokat Pestről Debreczenig folytathassa; az érdekelt megyék és szabad királyi városok egyúttal fölhívhatnak, hogy Ullmann embereit e munkálatoknál kellőképen támogassák; fölhatalmaztatik továbbá, hogy a szokásos programot kibocsáthassa, s utasíttatik, hogy az engedély megadhatása és az esztendő meghatározása végett, melyek alatt e vasúttól díj szedhető lesz, terjeszsze föl a formászerű terveket. A műszaki munka erőlyesen folytatattatik, egyúttal lépések történnek a vállalat finanszírozására. E műszaki fölvételek annyira haladtak, hogy Ullmann 1839 június havában a befejezett előmunkálatok eredményeként egy térképvázlatot mutatott be a helytartótanácsnak a tervezett hálózatról és részletes tervet a pest-váci szakasról. Az előbbi egy 30 centiméter széles és 17 centiméter hosszú térképvázlat, melyen a szélső pontok egyrészt Gloggnitz és Nagy-Várad, másrészt Kassa és Arad. E vázlat fölírata így szól: «Áttekintete azon vasútak tervének, melyeket az 1832—1836 esztendei XXV. törvénycikkely értelmében Szitányi Ullmann Mórócz név alatti társaság Buda és Pest szabad királyi városoknak felső Magyarországgal, Debreczennel és Erdélylyel, Ausztria, Cseh, Morva, Szilézia és Galiczia császári

királyi örökös tartományokkal, továbbá Lengyel- és az egész éjszaki Németországgal leendő összeköttetésére javul, előadva azon előkészületeknek különféle stadiumai szerént, melyek az 1838-dik esztendőben Charles F. Zimpel északamerikai vasúti földmérő által tétettek». E bőbeszédű fölíráson kívül a térkép alján még ez olvasható: «Megjegyzés. Részszerént, hogy a vonalak leghasznosabb fekvése s a legcsekélyebb építési költségek kieszközöltessenek, részszerént pediglen, hogy a magas törvényhatóságoknak és az egyes részvényeseknek is szabad választásuk legyen, ki vannak dolgozva minden fővonalakból kimenő egyesítő vonalak is, valamint ezt a rajzabroszon láthatni.» És Zimpel uram kínál amerikaiasan elég varianst, úgy, hogy mentül több megye pártolhassa az Ullmann vállalatát. A tervezett hálózat részint gőzerőre, részint lőerőre építendő vonalakra oszlik; az előbbiek közül a pozsony-pesti vonal részletesen föl van véve s «vízszínmérve» s ehhez képest ki van dolgozva a teljes építési terv a költségekkel együtt, míg a buda-győri csak általában van fölvéve s építési költsége csak megközelítőleg számítva. A pest-debreczeni két variáns lőerőre terveztetik és a fölvétel és költségvetés csak általános. Az egyik variáns a mai összeköttetés Czeglédén és Szolnokon át, a másik Gödöllőn, Hatvanon és Mezőkövesden át, de innen azután mindjárt délkeletre fordúlva Újvároson át. Lőerőre terveztetik továbbá, de csak későbbi kivitel mellett egy vonat Török-Szent Miklósból Mező-Túron, Csabán Ketegyházán és Kurtitson át Aradig, továbbá Debreczenből egyfelől Tokajig, másfelől Nagy-Váradig. A mi már a Duna jobb s balpartján gőzerőre tervezett pályákat illeti, a pest-pozsonyinak és a buda-győrinek többféle variánsát mutatja be e vázlat. Ez utóbbi vonal építését Ullmann elejtette ugyan időközben, a mennyiben kijelentette a helytartótanácsnak, hogy a tett tanulmányok azt fölötte költségesnek tüntették ki; de ezen elejtést bizonyára az a meggondolás ajánlotta, hogy minek biztosítson ő folytatást Budáig azon vasútnak, a melynek létrejöttét megakadályozni saját érdekében áll? A Zimpel-fele általános terv azonban tartalmaz a Duna jobb partján először egy vonalt Budáról Bieskén és Nagy-Igmándon át Győrig, szárnyvonallal Bánhidáról Tatán, Új-Szönyön át Gönyőig a bécs-győrihez csatlakozva. Tartalmaz továbbá vasutat Budáról Fehérvárig azon irányban, mint a mostani déli pálya s onnan

Móoron és Kisbéren át Győrig, azon kívül kapcsoló vonalt Bieske s Martonvásár közt. Végre külön vonalt Budáról Esztergomba, nem a Duna mentén, hanem átszelve a bécsi országutat Pilis-Csabánál. A balparton azon vonalon kívül, mely csekély eltéréssel Pesttől Pozsonyig tényleg kiépült, egy másik vonal, mely Nánától tovább a Duna mentén Komárom mellett Csallóközén át Pozsonyig, és egy szárnyvonal Komáromtól Gönyönél való áthidalással. Ezek a variánsok természetesen minél több vidéknél érdeklődést keltettek az Ullmann vállalata iránt. A Pesttől Váczig terjedő első szakaszcsoportra mindjárt részletesen kidolgozott hosszszelvényt mellékeltek (a mérték: 1 bécsi hüvelyk = 960 öl). A térképen látható egy gőzmozdony William Norristól Philadelphiából, hozzácsatolva egy amerikai személy- és teherkocsi, úgy szintén egy platform, melyre nyitott hintó van erősítve, s ebben két hölgy és két úr egymással társalog. Amaz időben, a mikor a vasutak többnyire csak rövid szakaszokban épültek még, a jobb módúak lovaikat és hintóikat magokkal szállíttatták, ezekben foglaltak a vasúton is helyet, és elfogyván a vasút, saját kocsijokban folytathatták útjukat. E terveket megküldötte a helytartótanács 1839 június havában az érdekelt összes törvényhatóságoknak, hogy a vállalat mérnökeivel együtt a helyszínen az utak, hidak, folyók és építmények, úgyszintén a vonal mentén levő helységek tekintetéből a vizsgálatot megejtések és az eljárásról jelentést terjesztszenek föl. A megyék és szabad királyi városok ez újabb helyszíni vizsgálatot elvégzik és az év második felében fölterjesztik észrevételeiket.

Röviden említem itt még a duna-tiszai csatorna vállalatát is, mely lényegesen belejátszott a két vasúti vállalat közötti harcba. E csatorna a Tisza vidékének évtizedeken át táplált és az előző országgyűléseken folytonosan sürgetett hő óhaját képezte. Készültek e csatornára a harminczas években mérnöki tervek és ezeknek alapul vétele mellett vállalkozott Sina a csatorna létesítésére. Az 1839—40-diki országgyűlés a XXXVIII. törvénycikk által a törvény oltalma alá veszi s külön kedvezményekben részesíti «azon részvénytársaság vállalatát, mely báró Vécsey Miklós, szathmári főispán, és báró Sina György elnöke és vezérlete alatt a Dunát a Tiszával Pestről és Böleskéről vagy e pontok vidékeiről Szegeddel, Csongráddal és Szolnokkal vagy vidékeikkel csatorna

által összekötni szándékozik». A jobbparti vasút és e csatorna közt nem csak a fővállalkozó azonossága miatt, hanem közlekedési érdeknél fogva is solidaritás létezett, a mennyiben ez a csatorna a bécs-győr-budai vasútnak mintegy folytatását képezi. S ez a viszony megmagyarázza a magatartást, a melyet a közép Tisza vidékének és a Duna déli folyásával határos megyéknek követői a két vasút közötti harcban tanusítottak.

A társaság megalakítása s a finanzezirozás végett Ullmann 1839 május végén Pestről kibocsátja *Programmáját a középonti magyar vasútnak*, melyben az előbb említett helytartótanácsi határozatok melléklésével igazolja, hogy Pesttől Pozsonyig és Pesttől Debreczenig építendő vasútakra előleges engedély birtokában van. E program a többi közt kijelenti: «Hogy a fő- s oldalonalaival alkalmasint több mint hetven geographiai mérföld hosszú pályának nagy kiterjedésénél fogva a számtalan akadályok ne legyenek legyőzhetetlenek és mérsékelt építési költséggel a főczél, háborítatlan kereskedési összeköttetéseket lehető legrovidebb idő alatt létrehozni, elérnők, e pálya előlegesen nagyobb részint lövontatásra fog építtetni, mindazáltal olyképen, a legújabb tapasztalásokkal összhangzó szilárd mód szerint, hogy az, ha az erőművészet láthatóan előrelépő javításai s a vasúti ügynek általában tökéletesb kifejlése által biztos sikerek mutatkoznak, idő folytával gőzerőművek járására is minden további akadályok nélkül használtassék.» A tíz millióban megállapított építési töke tehát hetven mérföld lövönatú vasútra szolt és ezt itt különösen ki akartam emelni, mert gyakran lehet olvasni lenező véleményyt arra nézve, hogy a középponti magyar vasút tervezésekor hetven mérföldre tíz millió költséget vettek föl, de azt nem teszik hozzá, hogy csak lövönatú pályáról volt szó. A programmal Ullmann fölhívást intéz a részvények aláírására. A tíz millióból egyelőre csak nyolcz millió szereztetik be s pedig 32,000 darab 250 pengő forintos részvény útján. E nyolcz millióból hat már ki volt ekkor adva «korábban tett bejelentések és ígéretek» következtében, 750,000 forintnyi részvényeket föntart Ullman Magyarországon való elosztásra, a további 1.200,000 forint szintén kizáróan Pesten tartandó aláírásnak van föntartva.

Ezek a részvények, úgy az Ullmann, mint a Sina vállalatának részvényei, sokszor szóba hozattak a sajtóban és a

következő országgyűléseken. Az alapítók kétségen kívül kedvezésképen engedték át a részvényeket az országgyűlési tagoknak és másoknak, kiket vállalatuk érdekkörébe vonni akartak. Hitték az alapítók és aláírók egyaránt, hogy rövid idő múlva cursus-nyereséget fognak elérni. Az országgyűlés tagjainak föntartott részvényekre a balparti vasút igazgatósága külön aláírási íveket küldött az elnökséghez és 1840. április 23-án az elnökök fölszólítása következtében a kerületi s országos ülésben nyíltan folytak az aláírások. Az ő jelentkezéseik, bár az aláírás csak három napra állott nyitva, május 3-dikáig fogadtattak el Pozsonyban. Természetes, nem a véletlen műve volt, hogy ugyanezen időtájban e részvények Bécsben és Pozsonyban magas cursust értek el. Sokan túladtak rajtok, mihelyt nyereség mutatkozott, de voltak tekintélyes országgyűlési tagok, a kik meg is tartották, részint mert támogatni akarták a vállalatot, részint mert bíztak a pálya jövedelmezésében. Mindamellettnémileg a részrehajlás gyanújába esett az a követ vagy förendi tag, kiről a hír járt, hogy valamelyik vasúttól vagy a hídtól részvényei vannak. Az országgyűlési tárgyalások folyamán akár hányszor tiltakoznak a tagok az ellen, mintha a kérdés alatt levő vállalatnak részvényesei volnának.

A részvények kibocsátását és általában a vállalat ügyeit az előbb említett időtől fogva egy választmány intézte, mely a következő tagokból állott: Burg Ádám, Coith C. H., báró Dietrich József, Landauer József, Libenberg Lipót, Löwenthal J. J., Myrbach Károly, gróf Pálffy Ferdinánd Lipót, gróf Sándor Móricz, Sigismund, schotteni s telki apát, báró Rothschild S. M., s maga Szitányi Ullmann Móricz. Ezek egy részben alapítói voltak a Ferdinand császár éjszaki vasúti társaságnak, többnyire nagybirtokosok, bankárok és nagykereskedők. Csak egy-kettőt kívánok különösen kiemelni. A néhány évvel ezelőtt elhalt Burg Ádám, már akkor a bécsi műegyetem tanára volt az erőmű- s géptanból (a helytartótanácshoz intézett magyar okiratok alatt neve mellé az »oktató« címeket szokta írni) a gépészet mezején történt haladások tanulmányozása végett a kormány által 1838—41-ben külföldre küldetett. Báró Dietrich József, egyik pénzügyi oszlopa volt a vállalatnak. Ivadéka ő egy nemzedékeken át hadi élelmezéssel és fuvarozással foglalkozott és ebből meggazdagodott családnak,

mely az osztrák nemességet Mária Teréziától nyerte, később Dietrich József honfűsítettatt nálunk és 1824-ben báró lett. A főrendiháznak szorgalmas tagja volt. A nagyobb osztrák és magyar vállalatokban rendszerint részt vett. — A középponti vasútnak Ullmann mellett egyik legtevékenyebb tagja Myrbach Károly, vezérőrnagy volt, a bécsi udvari építési tanács főnöke, jeles mérnök, várerődítési s kataszteri ügyekben kiváló tekintély. A vállalat műszaki előrevitelében neki nagy érdeme volt, és néhány nappal reá, mikor a középponti vasút második közgyűlésén e vállalat sorsát biztosítottak jelenthette ki s a mikor az ő honfűsítése az országgyűlésen már beczikkeyezendő volt, meghalt Bécsben 1844 október végén.

Mikor ekként a középponti vasút ügye a finanszírozás stadiumába eljutott, már régóta folyt a nyílt és alattomos harc a Sina s Ullmann vállalata, a jobb és balparti vasút két tábora közt. A törvényhatóságok és szabad királyi városok föl-írtak a helytartótanácsához, kancellariához és királyhoz legnagyobb részt a balparti vasút érdekében, de néhány Dunán túli megye, Györmegyének körlevele következtében, a jobbparti pálya mellett. A sajtóban, úgy a magyar, mint a bécsi s németországi lapokban, folyvást jelentek meg apróbb közlések, melyek a Ferdinand császár éjszakai vasút viszonyait rossz színben tüntették föl és ebből káros következtetéseket vontak a magyar középponti vasút létrejöttére. A sajtó Sina vállalatának általában és így a bécs-győri vasútnak is inkább kedvezett. A pozsonyi *Hírnök* melléklapja, a *Századunk* 1838. évi 61—63. számaiban valami Horváth János, kiről maga a szerkesztő azt mondja, hogy nem ismeri kilétét, cikksorozatot tesz közzé, melyben a bécs-győri vasút nagy előnyeit fejtegeti s a pozsony-pesti szerencsétlen vállalatnak tünteti föl és azt sürgeti, hogy ez utóbbi parallel vasúttól vonassék meg az engedély.

Midőn a párhuzamos iránynyal indokolja a cikkíró az engedély megtagadását, egyenesen az Ausztria számára alkotott vasútengedélyezési szabályzatra hivatkozik, a melynek főbb pontjai akkor (augusztus 6-dikán) már a németországi sajtóban ismertetve voltak, és a melyekről az említett író már előre hirdeti, hogy «böles főkormányunk» azokat szintén elfogadja. E szabályzat egyik pontja szerint — igaz — párhuzamos vasútnak nem engedélyezhetők; azonban ez az elv nem

mondatik ott ki föltétlenül, hanem, miként a magyar udvari cancellária hasonló munkálatából látom, azon föntartással, hogy igenis engedélyezhető párhuzamos út, ha azt állami s gazdasági érdekek ajánlják. Nem is mondhatott volna ki magyar kormány más szabályt, miután az 1836 : XXV. törvény-czikk 1. §-ának 1. és 4. pontja a Dunával parallel menő két vasútvonalat tűz ki s a helytartótanács ezekre akkor már előleges engedélyt is adott. Mind a mellett egy évtizeden át folytonosan vitatták a czélszerűség szempontjából a párhuzamosság kérdését, hivatkozva a külföldi tapasztalatokra. Se Angliában, se másutt ekkor párhuzamos vasútak nem igen voltak, de erősen folyt Angliában a harez vasút és csatorna közt, a mely tusában ez utóbbiak egy része súlyosan szenvedett. De ott a párhuzamosságtól egyenesen üdvös versenyt vártak. Igaz, hogy Angliában és egyebütt a versenyzésre hívatott közlekedési vállalatok utóbb coalitóra s cartellekre tértek át; de tették ezt olyanok is, melyeknek vonalai épen nem párhuzamosak, holott viszont nagy folyók mindkét partján több vágányú parallel vasútak minden egyezkedés nélkül szépen prosperálnak egymás mellett. Az 1838 november 3-iki porosz vasúti törvény 44. §-a valamely meglevő vasúthoz parallelt csak 30 év leteltével enged építtetni; csakhogy párhuzamos vonal alatt e törvény azt érti, a mely ugyanazon végpontokat és ugyanazon főbb közbeeső helységeket köti össze. A parallelismus fölötti vita különben határozatlan és meddő marad, a míg meg nem állapíttatik, hogy milyen széles legyen az a köz, a melyen túl már nem tekinthető párhuzamosnak a vonal. Széchenyi 1840-ben a párhuzam miatt ellenezte a balparti vasutat; 1844 július havában még azt írta vasútról, hogy az «fölte nagy csorbát ütne a már fönnálló s a tervezett vasúttal párhuzamos vonalú gözhajózás érdekein»; míg néhány héttel később különvéleményében ellenezte a párhuzamos jobbpárti vasút eltiltását, 1848-ban pedig *Közlekedésügyi Javaslatában* e nevezetes elvi kérdéstről így nyilatkozik: «Múlt országgyűlésen követeltetett a középponti és fiemei társaság által a párvonalak elleni tilalom 15 évre. Ki kell itt határozottan mondanom, hogy ez jogtalanság volna. Arra, hogy egyik vidék a vaspálya jótéteményeit nyerve, nem lehet más vidéknek jövendőjét áldozatul adni; nem ez a helyes mód, melylyel az ország a fölvirágzás eszközeit lehetővé teszi, hogy tudniillik virágzó vidékeket évek

hosszú soráig elzárjon azon jótéteménytől, melyért, hogy egyik vidéknek megszerezze, egyes helyeken saját népének érdekeit áldozza föl és leteszi a közlekedési egyedárúság talpkövét, mi fölvirulásra nem vezethet». A parallelismus nagy terjedelmű kérdéséről ezt a rövid észrevételt közbe kívántam itt vetni, tekintettel arra, hogy ezen és a későbbi czikkem folyamán sűrűn találkozunk a párhuzamos vonalak elleni érveléssel.

A *Századunk* említett cikksorozatára egyébiránt nem soká felel Olgyay Gáspár egészen ellenkező érveléssel. Fölszólalását mindjárt azzal a nyájas gyanúsítással kezdi, hogy Horváth János kétségen kívül báró Sina ágense, hogy bizonyosan sok bécs-győri vasúti részvénye van, a melyeknek agiója nagyban fog emelkedni, ha sikerül e vállalatnak monopoliumot kivívni s akkor ő (Horváth) bizonyosan eladja ama részvényeket. Volt Ullmannak a sajtóval kezdetben sok más baja. Keserű panaszt emel ő maga a vállalata ellen épen a részvény-kibocsátási időtájban folyamatba tett üzelmek miatt a helytartótanácsnál. Június 30-dikán kelt hosszadalmas kérvényében elmondja, hogy ő vállalatára nézve, mely pedig az 1836 : XXV. törvényczikkben egyenesen ki van jelölve, nem kíván más elbánást, mint a mely Sina vállalatának, mely pedig a törvényben nem említették, kijár. Ő is, Ullmann, fölhatalmazást kapott a helytartótanáctól programmozott közzétételére s részvények kibocsátására, s íme, nem engedtetett meg neki, a mi Sinának meg volt engedve, a pesti lapokban e fölhívást közzétenni s miután az a pozsonyi lapokban megjelent, akkor a *Századunk* legközelebbi számában (1839. 45. szám) figyelmeztetést közöl, a mely tudatja, hogy «folyamodó még eddig csak az előkészületek megtételére nyervén engedelmet, a vasút építésére netalán nyerendő forma szerinti engedelem elhatározásáig a tárgyalt és hirdetett részvények befizetési idejének meghatározása is szinte tervezettnék (projectum) tekinthető». Már pedig a bécs-bochniai, a győr-soproni s akár mely más vasútnál hasonló eljárás követtetett és kifogás nem tétetett ellene. Panaszolja, hogy neki, illetőleg a vállalat bizottságának nem sikerült az említett lapban helyreigazítást fölvétni, minek következtében az engedélyest és a vállalat körül fáradozó bizottságot hírében, becsületében sértő ama figyelmeztetés czáfolatlanul maradt és még inkább ferdítve bécsi s németországi lapokba átment a vállalat hitelének nagy kárára.

Ullmann ezek ellenében hivatalos helyreigazítást kér a helytartótanáctól, minthogy a tőle nyert fölbatalmazás alapján járt el. De panaszosan említi azt is, hogy Sina emberei rossz híret terjesztik a középponti vasúti vállalatnak és a bécs-győri vasúti társaság utóbbi közgyűlésén maga az igazgatósági jelentés ellenséges célzásokat tett a balparti vasút ügyére. Hirdetik ő róla, hogy csak tőzsdejáték végett karolta föl e vasutat, melynek nincs is szemben a bécs-győrivel jogosultsága. Itt Ullmann hosszasan fejtegeti a Duna balparti pálya minden tekintetben való felsőbbbségét a jobbparti fölött és kijelenti, hogy ő éppen azért nem 500, mint Sina, hanem csak 250 frtra tette a részvényeket, hogy kisebb emberek is megszerezhessék és megtarthassák és hogy ne képezzék oly annyira a tőzsdejáték anyagát. Ha a speculatiót és cursusnyereséget tartotta volna szem előtt, akkor — úgy mond Ullmann — mindjárt az erre szóló engedély megnyerése vagyis 1838 április 3-dika után, a mikor ily papírok 10—12 százalékos ágiót élveztek és szédelgés divatozott, bocsátotta volna ki a részvényeket. De ő mindennek előtt a törvény igényeinek és a társulati érdeknek akart eleget tenni s csak most fogja cotíroztatni a részvényeket, mikor pedig a bizalom az efféle vállalatok iránt teljesen meg van ingatva. A tőzsde hangulata azonban ő reá, Ullmannra, egészen közönyös, minthogy hat milliónyi részvény már el van helyezve s folyton újból kerik mindenfelől, de a maradék Magyarországnak van föntartva. Ullmann nem kívánt — úgy látszik — e terjedelmes emlékiratával positiv határozatot kieszközölni a helytartótanácsnál, hanem el akarta oszlatni az említett rossz hírek hatását; mert Sinát sokkal jelentékenyebb pénzerőnek és komolyabb vállalkozónak tekintették hazánkban, mint Ullmann, és Sinának sokkal jobb összeköttetései is voltak Bécsben a két kancellariánál és az udvari kamaránál és Budán a helytartótanácsnál, és a sajtó is kezdetben inkább őt támogatta. Mindennek fölött azonban erősítette Sina posícióját a Széchenyihez való viszonya, a mely már a Duna-gőzhajózási társaságnál veszi eredetét, de a mely azután őket a budapesti állandó hid érdekében szorosan összekötötte. Sina a hidügyi országos választmányhoz 1838 augusztus 20-dikán tett fölterjesztésében említi, hogy a hid jövedelmezősége súlyosan kockáztatva lenne, ha valaha a Duna bal partján vasút épül; ezt Széchenyi nem egyszer ismétli s

ő kezdettől fogva minden befolyását latba vetette a kormány-nál, a mint később az országgyűlés tagjainál igyekezett összeköttetéseit és tekintélyének egész súlyát a balparti vasút ellen érvényesíteni.

A törvényhatóságok majd mind, de különösen azok, melyekhez Pozsonymegye körlevelét intézte, élénken foglalkoztak e vasúti kérdéssel és nem érték be a királyhoz és helytartótanács-hoz intézett fölrásokkal, hanem az országgyűlési utasításokba is foglalták kívánságukat. Hogy a harcz a bal és jobb parti vasút fölött mennyire foglalkoztatta akkor az elméket, azt egy különben csekély epizód nagyon élénken jellemzi. Az első kerületi ülések egyikén, 1839 június 12-dikén, midőn szó volt arról, hogy ne csak országgyűlési napló, de újság is adassék-e ki, Nagy Pál ezt jegyezte meg: Szeretné, ha mind a kettő létesülhetne, de fél, nehogy úgy, mint ha a Duna két partján gőzszekér, közepén pedig gőzhajó jár, majd egyiknek sem lesz annyi passagierje, hogy az intézet magát föntarthassa. — Igaz, hogy Nagy Pál, mint Sopronmegye követe, számos társánál inkább volt érdekelve e vasúti harcz kimenetele körül; de minden esetre jellemző, hogy ezt az idézett hasonlatot mindenkire nézve olyannyira csattanósnak hitte.

A kérdés érdemlegesen a sérelmek és kívánatok egybe-szedésére rendelt választmány által került az országgyűlés elé, a mennyiben ez az V. osztálybeli 15. pont alatt a követek táblájának 1839 október 10-dikén tartott ülésén Pozsonyvármegyének kívánatát bemutatta. A választmány tekintettel arra, hogy «az 1836 : XXV. törvényczikkben a törvényhozás magának nyilván föntartotta a haza közjavát előmozdító magános vállalatok iránt a jelen országgyűlésen kimerítően okvetetlenül rendelkezni; más részről pedig a jelen tárgy a közipar és honi kereskedés előmozdítása tekintetéből oly fontosságú, mely az országosan együtt levő karok és rendek figyelmét és forró részvételét méltán megérdemli; hogy tehát e kívánat is minden azt illető adatok figyelembe s tekintetbe vétele mellett köz- és osztatlan tárgyalás alá vétethessék: legalkalmasabbnak látta a kérdést országos tanácskozássra utasítani».

Mielőtt a sérelmek és kívánatok az országgyűlésen tárgyalás alá kerültek volna, Pozsonymegye december 2-dik és következő napjain tartott közgyűléséről körlevelet intézett a törvényhatóságokhoz azzal a kérelemmel, hogy miként e me-

gye, úgy ők is adnák utasításul követeknek a középponti vasút lelkes pártolását és egy országgyűlési fölrásnak elfogadását, a melyben ő felségétől Gänserndorftól a magyar határszélig építendő szárnyvasút engedélyezése kéressék. E terjedelmes körlevélben Pozsonymegye kifejti a balparti vasút elsőbbségét a jobb parti fölött törvényességi és közgazdasági szempontból. Említi azt is, hogy Sina nem ellenezheti a budapesti híd szempontjából a balparti vasutat, mert a hídról kötött szerződés már azon számításra alapúl, hogy a Pesttől Vácznak menendő vasút csökkenteni fogja a híd jövedelmét. Nagy fölényt tulajdonít a megye a középponti vasútnak a bécs-győri fölött abból, a mi bizony gyöngéje volt, hogy míg tudniillik ez utóbbi gőzerőre épül és így a sinekért és gépelyekért a pénz külföldre vitetik: addig a balparti vasút «eleinte csak lőerőre leendvén alkalmazva, ehhez a magyar vas meg ló is használható lesz, következőleg a pénz bejön és benn marad, ekkép kétszeresen is nyertes hazánkban».

E körlevél még szét sem volt küldve a törvényhatóságokhoz, mikor az előbb említett pozsonyi kíváncsi a december 6-diki kerületi ülésen a sérelmek során tárgyalás alá került.

Több követ az indítvány fölvetelét egészen el akarta halasztatni, azonban Pozsonymegye követe Olgyay Titusz a halasztásra azért, mivel az országgyűlés a vasúti törvényhozással tüzetesen kíván foglalkozni, elegendő okot nem lát. Az országgyűlés ne avatkozzék abba, hogy melyik vasút épül előbb; ezt a vállalkozók szabad akaratára kell bízni; mindegyik azt kezdi, a melyik neki inkább áll érdekében, és minél több épül, annál jobb. Olgyaynak e nézete, melyből az 1832—1836-diki törvényhozás is kiindult, és a mely a vasútnak nagy állami s politikai jelentőségét föl nem fogta, általánosan uralkodó volt. E mellett ő a bal és jobbpárti vonalak versengését ki szerette volna zárni a vitából, és úgy is tüntette föl megyéje kérelmét, hogy az országgyűlés intervenciója csak arra kéri, hogy eszközölje ki ő felségénél az ausztriai kapcsoló vonal engedélyezését a Ferdinand-pálya részére. Mert a mi a Pestről Morvaország és Szilézia felé vezetendő vasutat Magyarországra földjén illeti, erre nézve áll a törvény és nem szükséges engedélyt kérni. A mikor szavait azzal végezte, hogy a rendek a kapcsolat létesítését pártolják, általános volt a fölkiáltás:

Pártoljuk! E felhívás ellen mindjárt egy Dunántúli követ, Zarka János Vas megyéből, szólalt föl. A provincialis elfogultságot azzal a kifogással álcázta, hogy partját fogni egyik vállalkozónak a másikkal szemben nem fér össze a törvényhozás méltóságával. Szluha Imre, Jászkún követe, e kerülgető érvelés ellenében nem takargatta a provincialis érdeket. Ezzel a vasúttal jó közlekedést nyer az ország azon alsó része, mely bár a legtermékenyebb, de nem lévén közlekedési eszközei, útai, el nem adhatja termékeit, úgy, hogy erről a vidékről mondhatni méltán, hogy a magyarnak öznsirjában kell megfúlnia. A Duna jobb partján levő egy harmadrészben az országnak már úgy is vannak útai, nekünk pedig — úgymond — Pestig nincs. De föl sem tehetem az ország rendeitől, hogy mindent egy ember kezébe akarnának adni, kinek a híd és dohány-monopolium már úgy is kezében van; meglegegedhetik ő azzal, ne töltsük tehát önkényt egy ember telhetetlen erszényét.

Ilyen kifakadás báró Sina ellen gyakran volt ez időtájban hallható az országgyűlésen és a nyilvánosság egyéb terein. Sina maga mondja 1838-ban a hídügyi választmányhoz intézett jelentésében: «meg fogom mutatni a világnak és ez legyen válaszom mindazon gyűlölködéssre, mivel a közönségnek egy része illetett, hogy nem alávaló pénzvágtyól indítva óhajtottam Buda s Pest városainak egybekapcsoltatását létesíteni»; mondja Wodiáner Sámuelről, a kinek vezetése alatt a híd vállalatára egy másik csoport versenyzett, hogy «személyemet gyűlölséges világba állítani kívánta, mintha engem mértéktelen nyerészkedési vágy vezérelne s mintha követelésem oly túlságosak lennének». De gyűlöletes volt a dohánytermelő vidéken Sina neve, azonban nemcsak az övé, hanem Ullmann és más nagy dohánykereskedőké, a kik az osztrák kincstár és a külföld számára tömegesen vásárolták a dohányt; sok visszaéléssel, zsarolással vádolták — méltán-e vagy sem, annak elbírálása nem ide tartozik — ezeknek ügynökeit és egyes törvényhatóságok ismételve fordultak a kormányhoz és az országgyűléshez a dohánykereskedésnél előforduló visszaélések megszüntetéseért.

A vita további folyamán szóltak Hont, Trencsén, Kraszna megyék követei a balparti mellett. Zsedényi Ede a halasztás mellett volt; nem pártolja egyiket sem, tárgyalja előbb az or-

szágygyülés a vasúti ügyet egészben, a mint ezt az 1836:XXV. törvényczikkben föntartotta. A Zsedényi érveléséhez és halogató magatartásához hasonlót mutat Deák Ferencz fölszólalása. Ő sem bírta magát a provinciális tekintetek alól kiszabadítani és csak úgy került ki a balparti vasút támogatását, melyet ő is kénytelen volt indirecte az országos érdeket inkább kielégítő vonalnak elismerni, hogy sem ezt, sem a jobb oldalt nem pártolta. Ez a beszéd lélektani szempontból, de a vasúti politikának akkori megítélése s a két párt tusája tekintetéből fölötte érdekes és méltó, hogy itt bővebben helyet foglaljon. Ha provinciális szellemből kellene kiindulnom — úgymond Deák — a Duna jobb partjabeli vasút mellett nyilatkoznám, mert megyémre s vidékére közvetlenül ez volna a hasznosabb; de ha mint törvényhozó elfogulatlanul veszem föl a dolgot, úgy találom, hogy mind a két vonal ellen lehet több fontos kifogást tenni. Lehet mondani, hogy a jobbparti szállításnál a Bécsig levő különféle vámok és accisák miatt a termékek ára tetemesen fog csökkenni; a balparti ellen pedig azt lehet mondani, hogy az éjszaki fővonal, melylyel a kérdéses szárnyvonal összeköttetni czéloztatik, oly rosszúl van építve, hogy hozzáértők alig ígérnek neki néhány esztendő, sőt a rajta történt többszöri szerencsétlenségek miatt a kormány meg is intette már az igazgatóságot, hogy ha még több szerencsétlenség történik, elveszti szabadalmát és ez az oka, hogy az éjszaki vasút részvényei is alább kezdenek szállani s meglehet, hogy e szárnyvonal megnyitása által akarják azokat emelni s így agiotage lehet a dologban. Ezeket azonban mellőzve, hasonló körülmények közt én azt pártolom, a melyik hosszabb, jobb és biztosabb és azért ily fokozatot állítok föl: A vállalkozók egyike Debreczentől Bécsig, másika Pesttől Bécsig ígéri vonalát vezetni. Ha már most mindkettőnek létesülését hinném, bizonyosan a hosszabbikat pártolnám, valamint kisebb szakaszokban is inkább azt pártolnám, mely Gönyőtől Bécsig, mint mely csak Pozsonytól Bécsig visz; inkább pártolnám azt, mely Pestről Bécsig, mint a mely csak Gönyőtől Bécsig megy. Továbbá, ha hasonló esetben Debreczentől Pestig két vállalkozó volna, s az egyik elegendő kezességet adna, a másik nem, akkor ahhoz állanék, a melyik kezességet nyújt. Végre különböző esetben, az egyik vállalkozó vasutat kívánna csinálni például Gönyőtől Bécsig, a másik Pozsonytól Gänsern-

dorfig, s ez elegendő garantiával bír, amaz pedig nem, akkor ehhez hajolnék, bár rövidebb vonalat akar, de mert inkább ad biztosítékot. Hanem én azt hiszem, hogy a Debreczen és Pest közti vonalra nézve alig van valaki a rendek között, ki velem együtt — tekintve a vasútnak más országokbeli történetét, s hazánk ez alsó részének statisztikai és geographiai helyzetét, a fuvarnak e vidéken olcsóságát — álomnak ne tartaná azt, hogy itt valaha vasút létezhesen; ha pedig mégis találkoznék olyan, a ki ezt hiszi, nem bánom, aludja tovább édes álmát, sőt adja Isten, hogy az én éberségem legyen álom, a ki ezt nem hiszem, az ő álma pedig valósuljon. Épen úgy nem hiszem azt sem, hogy Sina a vasutat Bécestől egész Pestig vigye. A dolog tehát úgy áll, hogy a vasút inkább létesülhet Bécestől Pozsonyig, vagyis a másik parton Gönyőig, mint ugyanonnan Pestig, de odáig mégis inkább, mint Debreczenig. Ily helyzetben mire alapítsam elhatározásomat, midőn sem egyik sem másik részről biztosító adatot nem látok? Meglehet, hogy mind a kettő létesül; de mint törvényhozó a nemzetre nézve ily érdekes tárgyban bizonytalan lépést tenni nem merek, s valamint egy részről Sina kezébe monopoliumot adni nem akarok, úgy más részről félek, nehogy a kérdésben forgó kis vonallal egy sokkal nagyobbat öljek el. Meg a parallel vasútnak megállhatóságára nézve sem tudtam magamat elhatározni. Néhol a tapasztalás azt mutatja, hogy ez föl nem állhat, más esetben pedig monopoliumot szül. Mindezek oly lépések, a melyek következéseire nézve a felelet terhet lelkiismeretemre nem vállalhatom. Ennélfogva azt hiszem, hogy miután itt a positiv lépés nem kötelesség, én mint óvakodó ember következetes csak akkor leszek, ha sem egyikbe, sem a másikba nem avatkozom, hanem bízom mindegyiket a történetre. Most ugyan Pozsonymegye csak azt kívánja, hogy a magyar törvényhozás vesse magát közbe ő felsége előtt az éjszakai vasúttársaság mellett azon kis részért, mely az ausztriai határra esik; én ugyan arra is ráállok, hogy Angliánál vetné magát közbe ő felsége a hasonló esetben; de mindaddig, míg egyik vagy másik, vagy mindkettőre nézve biztosító adatok által megnyugtatta nem vagyok, egyiket sem pártolhatom.

Hertelendy Miksa, Torontálmegye követe, Deák e conclusiójára igen helyesen jegyezte meg, hogy az országgyűlés nem

viselheti magát közönyösen e kérdésben, mert oly vasút létesítéséről van szó, melyet az 1836: XXV. törvényezikk határozottan kijelölt. És valóban csak erről, nem egyébről volt szó; a ki egyebet belevont a vitába, az csak kitérni igyekezett a törvény fogatosítása elől. És így tett Nagy Pál, Sopronmegye követe is, a ki a pozsonyi indítványnak szintén ellene nyilatkozott. Sokalja, hogy Bécestől Pestig négy út legyen, míg azon túl oly hiányos maradna a közlekedés, hogy ismétlődhetik az, a mi nem egyszer történt, hogy míg Árvában fűrészport és fahéjat ettek az emberek, az alföldön a sertéssel is bűzát etettek. (Már pedig — azt beláthatta Nagy Pál — erre legjobban szolgálna az alföldig való folytatással tervezett középponti vasút!) Az említett négy út lenne a Duna gőzhajóival, két oldalán a vasútak és az országút. Mikor három évvel ez előtt -- úgymond Nagy Pál -- megszavaztuk a vasúti törvényt, azt hittük, hogy a mostani országgyűlésre már vasúton jövünk, de az egész idő alatt nem történt semmis most parallel pályákat akarnak építeni. Kifogása van a két vállalkozó ellen, a kik nem pro gloria gentis, hanem a maguk hasznára dolgoznak; hogy semmi garantiát sem nyújtanak a pusztá nevükön kívül, sőt nem is magok, hanem részvényesek által akarják megcsináltatni. — De hisz Nagy Pál nagyon jól tudta, midőn ezt kifogásúl fölhozá, hogy az 1836-diki vasúti törvény éppen abból a föltevésből indult ki, hogy e magános vállalatokat, mint a törvény nevezi, részvényes társaságok fogják építeni. Ép oly célzatos és elfogult volt az a kívánsága, hogy az összes tervek és adatok terjesztessenek az országgyűlés elé. A törvény ugyanis az engedély megadását az országgyűléstől elvonta s a kormányra bízta; az Ullmann-fele vállalat, illetőleg Pozsonymegye nem is kéri a rendektől, hogy engedélyezzék ezt vagy azt a vasutat, hanem hogy szólaljanak föl ő felségénél a Gänserndorftól a magyar határig, tehát az osztrák földön építendő szárnyvonal engedélyezése mellett. A jobbparti vasút vállalkozójának nem volt ilynemű pártolásra szüksége, mert Sina kapott Bécestől Győrig engedélyt; azért a Dunántúli követek könnyen ellenezhették elvből a közbenjárást akármi vasút mellett. De meglepő a fordulat, melylyel Nagy Pál szavazatát befejezte. Azt mondja, hogy csak azt pártolhatná, a ki legtöbb cautiót tesz az ország pénztárába. Ez lehetne eldöntő tekintet, ha ugyanegy vasútra volna több vállalkozó, de semmi

esetre akkor, mikor különböző vonalak közt kell választani. És mikor Nagy Pál a nagyobb cautióval licitált, egyenesen arra számított, hogy a gazdagabb Sina nagyobb biztosítékot fog letenni, mint Ullmann. Általában hálásabb támadási pontnak látszott a balparti vasút megalapítójának személye, mint maga a kétségtelenül jogosult pálya ellen. Esztergommegye követe, — tehát a balparti vasútnak természetes ellenese — Andrassy József, fölveti a kérdést, vajon a két vállalkozó közül kibe helyezzen több bizalmat: abba-e, a ki azt mondja, hogy más vonal mellett ő építeni nem akar, vagy a ki azt hirdeti, hogy ő — itt Ullmannt érti — kibír akárhány parallelát, mikor pedig más országok példája azt mutaja, hogy kettő sem boldogúlhat egymás mellett. Itt nem a legnagyobb dicsérettel illették Sinát; hasonlólt ő nem akar tenni Ullmann tetteire nézve, mert furcsa eposz kerülne ki belőle. Gúnynak tartja, ha ez Debreczen és Pest közt vasutat ígér; ámde, ha komolyan veszi, akkor kezdje hát Debreczennél építeni.

Justh József, Turóczmegye követe, ki is mondja, hogy itt Sina s Ullmann közt forog a kérdés; Sináé már a híd és neki érdekében van a hídon át irányozni a forgalmat. — Klauzál Gábor, Csongrádmegye követe, a parallelák miatt nem tudja magát elhatározni. Nem helyesli, hogy a vállalkozókról oly rosszul nyilatkoztak itten, de mint törvényhozónak mégis óvakodnia kell, hogy rá ne szedjék az országot. Franciaországban szép terveket csináltak a papíron, a részvények nagy agiót értek el, az alapítók a megtartott részvényeket ekkor kibocsátották és mindjárt milliókra ment a nyereség. Ullmann azt mondja — mert mi tagadás, mind a két fél informálni jár a követeknél — hogy Sina csak tőzsdejátékot űz, kibocsátja a részvényeket és azután oda veti a gyeplőt, de vasutat építeni esze ágában sincs. Sina pedig azt mondja: agiotage van Nordbahnban, ez miscreditbe jöven, azért emelni akarják a Pozsony és Bécs közötti vonallal. Egyiknek a szavára sem lehet építeni, hanem adassék elsőbbség annak, ki vonalát legmesszebb viszi s erről legtöbb garantiát nyújt. Egyenlő viszonyok közt a balpartira szavazna.

Eddig a személyes támadások csak a vállalkozók ellen voltak irányozva, nemsokára a gyanúsítás a követi tábla tagjai ellen is fordult. Szluha ismétí felszólalása szenvedélyes fordulatot adott a vitának. Klauzál szavaira megjegyzi, hogy őt

egyik vállalat ágense sem informálta, de mert látja, hogy mindenik zsarolással akar magának kincset szerezni, kötelességének tartja fölszólalni. Mi, kik a balparti vasutat pártoljuk — úgymond — nem ellenezzük a jobbpartit is, sőt örülünk rajta, hogy concurrentia van. A hídnál is volt ugyan concurrentia; mert volt ki 36 évre vállalta volna el a hidépítést, de később összeolvadtak a concurrensek és így most már 87 évig kell a nemzetnek az ő rabigájokban görbedni! — Szluha itt a Wodianer Sámuel versenyzésére czéloz, a melyet már fönnebb érintettem. Arra czéloz ugyanis, hogy Wodiáner 1838 augusztus 20-dikán bejelentette a hídügyi országos küldöttségnek, a melynél 1837-ben versenyajánlatot tett, hogy a budapesti nagy árvíz után annyira megnehezült a híd vállalata, hogy ő és társai fölhagynak a versenyzéssel és egyesülnek Sinával. E miatt gróf Sztáray Albert, ki, valamint Ullmann Móríc, báró Dietrich József, Hegedűs Zsigmond, a kivel még találkozunk a középponti vasútnál, és mások, a Wodiáner társaságához tartozott, augusztus 25-dikén kelt nyílt levelében tiltakozik Wodiáner lépése ellen, a mennyiben ő Sztáray s társai nevében is egyesült volna Sinával. Ők — úgymond — versenyajánlatot akartak tenni az ország érdekében, hogy olcsóbb legyen a híd, és most Wodiáner a könnyebb és nagyobb nyereség érdekében föladta a versenyzést, a mi az országnak csak kárára van. «Őn érti a maga érdekét — így végzi Sztáray nyílt levelét — s e szerint cselekszik; én értem azt, a mi illik én hozzám. A közvélemény fogja elhatározni, vajon mindenik állásához képest cselekedett-e». Nem sokára Sztárayt ismét Ullmann táborában látjuk; helyet foglal a középponti vasút igazgatóságában és nagy tevékenységet fejt ki a Sina vasútja elleni actióban.

Én ugyan szeretném — így folytatja Szluha — ha a Duna jobb partján is lenne vasút, mert így termékeimet Fehérmezőben jobban eladhatnám; de a mikor a haza közérdekéről van szó, azt tartom, hogy törvényhozónak nem kell zsebe körül forgolódni kezével. Majd eljön még az idő, midőn azok, kik most a haza érdekéről oly sokat beszélnek, kimutatják foguk fehérét. Ha már a törvény megengedi magánvállalkozóknak, hogy vasutat építhessenek, nekem mindegy, akár Ullmann, akár Sina építi; úgy is tudom, nem hazafiságból, hanem nyereségvágyból építi mindenik; hanem miután már Ullmann

a helytartótanácsból engedelmet is nyert és tervekre 100.000 forinton felül költött, ha most már azt mondanók neki, hogy azon vonalon nem építhet, akkor minden vállalkozó visszarettenne tőlünk.

Ez egyenes nyilatkozat után nyugtalanság fogta el a gyűlést és szavazásra bocsáttatott a kérdés, hogy elfogadtatik-e Pozsonymegye kívánsága? Mellette szavazott 29 megye, 23 pedig az adatok közléséig az indítvány elhalasztására. A pártoló megyék közt a Duna balparti, némely felvidéki s Tisza menti megyén kívül előfordult még — a mi meglepő — Moson és Somogy is. A vitának azonban, miután a szenvedélyek már fölgyuladtak, nem bírt a szavazással vége szakadni, történt még néhány fölszólalás ezután is. Így Pulszky Ferencz, Sárosmegye követe, még a szavazás közben azt hangoztatta, hogy a jobb partit a vállalkozóra, a balpartit az országra tartja hasznosnak. Ha mégis komoly a szándéka Ullmannak a balparton vasutat építeni, akkor kezdje Pesten, ne pedig Libafalvánál (Gänserndorf) és mutasson arra garantiát. Kende Zsigmond és Palóczy László nem tartja jogosnak a garantiák követelését, miután az országgyűlés e részben semmi jogot sem tartott fönn magának. A soproni követ által fölvetett azon kérdésre, hogy a múlt országgyűlésen hozott törvény után miért nincs még mindig vasútunk, az a felelete, hogy nagy részt a nemes megyék annak az oka, mert hasonlót tesznek ahhoz, a mit a hídra nézve tettek, de tenniök szabad nem volt. Több mint 20 megye fölírta ő felségéhez, többnyire olyanok, melyek nem akartak hídvámot fizetni, kérték ő felségét, hogy ne erősítse meg a szerződést; pedig mikor egyszer a törvény meg van alkotva, ezt nem volt többé szabad kérni. Szentiványi Anzelm, Nógrádmegye követe, attól tart, hogy valamint a pesti hídnál a nemzet 87 évre megberetváltatott, úgy a vasútakuál is megjárhatja az ország, ha monopoliumot engedünk, azért pártolja a pozsonyi indítványt. Deák Ferencz is fölszólalt még egyszer. Nagyon zokon vette Szluha gyanúsítását a Dunán túli követek ellen. Szerettem volna, — ügymond — felelni azokra, a mik itt mondattak, de fájdalmasan tapasztalom, hogy e tanácskozásokat az ingerültségnek egy különös neme vezérlette, melyeken a legtisztább szándék sem volt képes magát a felreértéstől megóvni. Csupán a Jász-Kun kerület követének kívánok felelni. Én kezemmel soha zsebem

körül nem forgolódtam, midőn a haza érdeke forgott kérdésben; tiszta keblemben tartottam mindig kezemet és nyugodt lelkiismerettel húztam ki azt onnan. Különben gondolkozni kezdtem, nem volna-e jobb az angol rendszert követve, minden vállalatra specialis törvényt hozni, de a mai tanácskozás arról győzött meg, hogy az Isten ettől őrizze hazánkat. Szóltak még néhányan és azután vége szakadt a négy óra folyásán tartott keserű vitának, mely a provinciális elfogultságnak és egyéni érdekeltségnek tusáját ábrázolta.

Az eredmény a középponti vasút ügyére kedvező volt. E társulat igazgató bizottsága sietett is a fordulatot kihasználni s minden lehetőt előkészíteni arra az időre, mikor a követek és a főrendek táblái a kérdés fölött határozni fognak. Mindjárt december 10-dikén emlékiratot intéz Ullmann a középponti vasúti társaság bizottságához, melynek ő is tagja volt. Hosszasan czáfolgatja a december 6-iki kerületi ülésben az ő vállalata s személye ellen fölhozott kifogásokat. Elmondja, hogy ő már akkor, midőn hazánkban még senki sem jelentkezett vasúti vállalatra, nagy költséggel tétetett mérnökök által tanulmányokat, a Duna bal és jobb partján létesíthető vasútakról. Elmondja, hogy a buda-győri vonal építését miért ejtette el, és mely forgalmi és közgazdasági okokból állapodott meg a balparti vasút létesítésében, melyet az 1836: XXV. törvényezikk kijelöl, és a melyre 1837 november 14-dikén a helytartótanáctól előmunkálati engedélyt nyert. Említi, hogy e biztatás után szükségesnek találta erős gyámolítást keresni. Fordult tehát a Ferdinánd császár éjszaki pálya igazgatóságához, a mely az 1838 május 14-dikén tartott közgyűlés egyhangú határozata alapján értesíté őt, hogy minden tekintetben kész a középponti vasutat támogatni s nagyon kíváncsnak mondja a két vasút szárnyvonallal való összekapcsolását. Ekkor báró Rothschildhoz fordult és kérdé, hogy miután a tervezett nagy vasúti vállalat a saját pénzerejét túlhaladja, kész-e őt támogatni? Rothschild határozott támogatását ígérte. Ennek következtében ő, Ullmann, előleges engedélyt kért a helytartótanáctól a Pesttől Erdélybe, Kolozsvár irányában Debreczenig vivő vasútra szárnyvonalalaival együtt. Erre is kedvező végzést nyert 1838 ápril 3-dikáról. Miker az ügy ekként jól előrehaladt és a vállalat ellenségei annak létrejöttét biztosítva látták, gonosz híreket terjesztettek ő maga s

terve ellen; mondták, hogy az ő ereje elégtelen ily vasútra — pedig természetesen részvénytársaságra alapult a vállalat — és hogy csak tőzsdejáték van a dologban. Erre báró Rothschild 1838 ápril 26-dikán beadványt intézett gróf Pálffy Fidél udvari kancellárhoz, a melyben kijelenti, hogy a magyar középponti vasút tőkéjében ő tetemes részt akar venni, s hogy e vállalat bel- és külföldön oly visszhangra talál, hogy bár a mindenütt szokásos eljárás szerint addig, míg a részletes költségvetések el nem készülnek, aláírásról, vagy részvények kibocsátásáról szó sem lehet: e részvényekre a jelentkezések már is sokkal meghaladják a közelítőleg megállapított tőkét és még mindig érkeznek újabb ajánlatok. Kéri tehát báró Rothschild a magyar udvari kancellárt, hogy a vállalat kárára terjesztett híreknek ne adjon hitelt; egyúttal folyamodik az iránt, hogy minél előbb engedélyeztessék a Gänserndorftól a Morva vizeig és innen Pozsonyig építendő szárnyvonal. E nyilatkozatát közölni kéri Rothschild a nádorral és a magyar törvényhatóságokkal. Folytatólag elmondja Ullmann, hogy bár a helytartótanács 1838 ápril 3-diki határozatánál fogva módjában lett volna, úgy mint más vasúti társaságok tevék, azonnal a részvényeket kibocsátani illetőleg elosztani; de hazájának használni vélt azzal, hogy előbb a fölvételeket és terveket befejezze s a társasági viszonyt rendezze. Így történt, hogy az első befizetés 1838 november havára vagyis oly időre esett, mikor a Ferdinand császár éjszaki vasutat sok szerencsétlenség érte s a bizalom hasonló vállalatok iránt meg volt rendítve. A vállalat iránti összes jogait ő 1839 május 18-dikán a társaság részére átadta egy bizottságnak. És már most kéri ez emlékiratában a bizottságot, hogy közölje saját észrevételei mellett Pozsonymegyével mindazon okleveleket, a melyekre ez emlékiratban hivatkozás történt, hogy a megye követői képesek legyenek az ország rendeit, a mikor ez ügy az országos ülésben előfordul, minden irányban megnyugtadni.

Erre a középponti vasúti vállalat ideiglenes igazgatósága — az aláírók közt gróf Sztáray Albert és maga Ullmann is megjelen — deczember 30-dikán Pozsonymegyéhez fordul terjedelmes beadvánnyal. Ebben kifejti, mint az igazgatóság őt nevezi: a «Szitányi Ullmann Móricz, több vármegyék táblabírája» imént előadott emlékiratában foglaltakat, és kijelenti a maga részéről, hogy a mint a helytartótanáccsal kö-

tendő szerződés leérkezik, azonnal kötelesnek érzi magát az igazgatóság közgyűlést összehívni, mely az egyidejű építést Pesttől úgy Pozsony mint Szolnok és Debreczen felé elrendeli s ez sürgősen folytatandó lesz, míg a végpontokig a vasút ki nem épül. E beadványt az igazgatóság mellékleteivel együtt kinyomatta s szétesztatta az országgyűlés tagjai közt. 1840 január 30-dikán a helytartótanácsához ír föl az igazgatóság, jelentve azt, hogy a részvényesek egyenként és összesen nyilatkozatot küldöttek be Pozsonymegyéhez, melyben kötelezik a társaság igazgatóságát, hogy a helytartótanácsához még 1839 július 20-dikán fölterjesztett alapszabályok megerősítésének és a végleges engedély leérkezése után azonnal közgyűlést hívjon egybe az épen említett intézkedések megtétele végett. És, hogy a közeledő országos ülésen, melyen a pozsonyi kívánat napirenden lesz, azon kifogásoknak, miszerint nincsenek kellő adatok, minél inkább elejét lehessen venni: Ullmann február 8-dikán kérvényt intéz a helytartótanácsához, melylyel bemutatja az építési költségeket, meglehetősen sommásan. Lóvonatra építve, a költség Pesttől Pozsonyig 5.601,666 forintra van téve. Kéri a helytartótanácsot, hogy miután a társaság minden szabályszerű föltételnek eleget tett, a melyek mellett a pozsony-nagyszombati s a bécs-győri vasúti társaság a végleges engedélyt megkapta; miután a december 6-diki kerületi ülés nagy többséggel pártolta a balparti vasutat, és miután végre az igazgatóság előbb említett nyilatkozata eloszlathatta a december 6-dikán nyilvánult azon kételyt, mintha a társaság nem fogná Pesttől mindkét irányban a pályát kiépíteni: ennél fogva adná meg már most a középponti vasúti társaságnak a végleges engedélyt. Az itt említett kérvényeken és nyilatkozatokon kívül még más föl-szólalások is történtek a középponti vasút érdekében; ilyen a gróf Sztáray Albert szózata Pozsonymegyéhez, azután báró Dietrich nyilatkozata az országgyűlés tagjaihoz. Továbbá az igazgatóság a városház nagy termében kiállította s az országgyűlés tagjainak Myrbach vezérőrnagy által magyaráztatta a pest-pozsonyi vonalra teljesen elkészült terveket.

E sokoldalú előkészület megtörténte után bekövetkezett február 28-dikán a pozsonyi kívánat fölvétele a karok és rendek országos ülésében. A vita majdnem az egész elég hosszú ülést foglalta el. Nagyrészt ismétlődtek a kerületi ülés érvelései,

azért csak a jellemző, új okoskodást fogom fölhozni. Elsőnek szólt báró Wenckheim Béla, Békés megyei követ. Küldői elsőbbséget adnak a jobbparti vasútnak, mert ez a pest-szolnoki csatorna által folytatást nyer. Nem ellenezheti a két vasút egyikét sem, miután az 1836: XXV. törvényezikben mindkettő ki van jelölve; de a parallel vasútnak kérdése kifárasztotta egész Európát és az eredmény az, hogy azok egymás mellett fönn nem állhatnak. Biztosítani kellene tehát az országot arról, hogy két szék közt a földre ne essünk. A balparti vasút társaságába az ő küldői nem helyeznek bizalmat, mert Ullmann firmája alatt áll, a kinek nincs nagy hitele; míg a jobbparti vasút báró Sina firmája alatt áll, a ki kiterjedt hitellel bír és a Dunát a Tiszával csatorna által összekapcsolni ígéri. Ez küldőinek és a nemzetnek nagyobb hasznot helyez kilátásba, mint a balparti vasút; azért a kerületi végzés ellen szavaz. Most Beöthy Ödön, bihari követ, teszi meg indítványát, mely a vitának tengelyét képezte. Küldői kívánják, hogy a balparti vasút-társaságnak eszközöltessék ki a szabadíték ő felségénél azon két föltétel alatt, 1) hogy egyszerre két ponton, tudniillik Pesten és Pozsonyál kezdje meg az építést, de előbb Pozsonytól Gänserndorfig a vonal meg ne legyen nyitható, míg Pesttől Pozsonyig teljesen ki nem épült; 2) hogy tegyen intézkedést a vállalat, hogy ugyanegy időben Pesttől Debreczenig induljon meg az építés. A barsi követ, Lipovniczky Vilmos — eléggé különös — a balparti vasút ellen szólt. Ő nem lát sem a Beöthy kikötéseiben, sem a Rothschild támogatásában biztosítékot. Attól tart, hogy csak a gänserndorf-pozsonyi szakasz fog kiépülni. A pest-pozsonyi vonal igen költséges, Pesttől Váczig hegyenvölgyön keresztül nehéz lesz az építés, följebb a folyókon át hidakat kellend építeni. «Különben — így gúnyolódik — legjobb lesz egyúttal nemcsak locomotivekről, de csónakokról és halászati eszközökről is gondoskodni, hogy midőn a vaspálya a víz fenekén fog vesztegelni, legalább halászzal és vadkácsa-vadászattal mulathassanak.» Ezután kifogást tesz az ellen, hogy lóerőre van tervezve a vasút és nem gőzerőre; így nem fogja a versenyt a gőzhajókkal kiállani. Mindamellettt ő a világért sem ellenzi a balparti vonalat és nem pártolja a jobboldalit, mert ez sem ad biztosítékot a Budaig való folytatás iránt. Csakhogy ez nem is kíván pártfo-

gást, de Sina ki fogja építeni, csak azért, hogy lehetetlenné tegye a balparti vasutat. Jobb is a bécs-győri — így forgatja az okoskodást — mert belőle fog kiágazni a tengerhez vezető vonal, holott a pest-pozsonyi oda vezet, a hová a bochniai vasút. Küldői csak kellő biztosítás mellett kívánják a pozsonyi postulatumot fölterjesztetni, s e részben a báró Dietrich utóbb kiosztott nyilatkozata sem nyújt reális garantiát, hanem csak arra czéloz, hogy újabb nimbusszal vétessék körül a balparti ügy. Helyes volna kikötni azt, hogy ha a társaság az egész vasutat ki nem építi, akkor a kész szakaszokat veszítse el és ezek szálljanak az országra. — Ez a beszéd is szép példánya a kétszínű okoskodásnak. Barsmegye kezdettől fogva s pedig egyszerűen fekvése miatt, a balparti vasutat pártolta és határozottan utasította követeit e pálya támogatására. Lipovniczky azonban egyénileg a Sina vállalatát szeretné előmozdítani. A balparti vasutról csak rosszat, a jobbpartiról csak jót tud mondani, úgy az objectumot, mint embereit illetőleg, és végre szavaz, mert utasítása által kötve van, a balparti mellett.

Sajátszerű volt a Pulszky Ferencz, sárosi követ votuma is. Nem pártolja a pozsonyi kívánatot, de ha a többség igenis tenné, akkor ő a bihari indítványhoz járul. Hogy miért nem támogatja a pozsonyi postulatumot, azt röviden így indokolja: «küldői azt hiszik, hogy annak, kit a törvény pártol, másnak pártolására szüksége nincsen.» — Ez az okoskodás kifogásnak elég jó, de komoly argumentum nem lehetett a gravamenek és postulatumok korában, a midőn a fölrások mindig oly ügyeket pártoltak, a melyek a törvény pártfogása alatt állottak, de azért mégis folyvást sérelmet szenvedtek. Érdekes még, bár nem épen szokatlan, az a szavazat, a melyet Mosonmegye követe, Sötér Ferencz, adott. Kiemeltük már, hogy a jobbparti Mosonmegye a kerületi ülésben a balparti vasút mellett szavazott. Most Sötér kijelenti, hogy utasítással szemben capacitationak nem lévén helye, csak utasítását adja elő. A múlt évi november havában azt az utasítást vette küldőtől, hogy pártolja a balparti vasutat és ehhez képest szavazott a december 6-diki kerületi ülésben; Pozsonymegyének december 2-dikán kelt körlevele folytán azonban Mosonmegye január 20-dikán tartott közgyűlésétől szóló s követtársa azon utasítást vette, hogy mind hazai, mind pedig provincia- lis ér-

dekeknél fogva, mely utóbbiakat mégis egészen elmellőzni nem lehet, a jobbparti vasút létesítését törekedjék lelkesen kivívni. Győrmegeye s Horvátország egyik követe ellenzi a pozsonyi kívánatot. Pogány József, beregi követ nem helyeslelheti, hogy biztosíték követeltetik a balparti vállalkozótól, mikor erre az 1836 : XXV. törvényezikk, mely e pályát kijelölte, semmi alapot sem nyújt, a mint ily garantiát a hídról szóló törvény, mely pedig a nemzet egy sarkalatos jogát közel egy századig fölfüggeszti, ki nem kötött. Szóló a balparti vállalatban több megnyugvást talál; mert abban oly emberek vesznek részt, kik vasutat már létrehozta, míg Sina, ki a jobbpartit sürgeti, a győri vasúti részvényeket már évek előtt eladta, és mindedig semmit sem tett. Szólt még igen érdekesen a vasútról Tretter György Pest városi; azután Olgyay Pozsony- és Bónis Sámuel Szabolcsmegyei követ a balparti pálya mellett, többen ismét a Dunántúlról a jobbparti mellett. Sembery Imre, honti követ, azt hozza föl, hogy a hídnál Sina javára már számba vétetett a balparti vasút létesítése. Miért legyen Sina e hazában a szerencse azon gyermeke, ki mint a hídnál, úgy a vasútnál is mindent garancia s concurrentia nélkül nyerjen el? Nagy hiba volna célra nem vezető garantiák követelésével hazánktól oly pénzhatalmakat, a milyen Rothschild, Dietrich, Ullmann stb. elijeszteni; azért elfogadja a pozsonyi kívánatot a bihari pontok nélkül. A párhuzamosság kérdését szóba hozta a Győr városi követ. Vitatja, hogy az a vonal, melyet a középponti vasúti társaság tervez, nincs a törvényben; mert ez a balparton a morva-sziléziai határig vezetendő vonalt tűz ki, a melynek végpontja 10, illetőleg 30 mérfölddel magasabban fekszik Pozsonynál. A baloldalon tervezett vonal párhuzamos a bécs-győr-budaival. Az országra nézve nem közönyös, ha kettős költség fordítatik a pest-bécsi közlekedésre, mikor más vidékek forgalmi eszközökben szűkölködnek. Az 1836-diki törvényhozás — már az ő nézete szerint — ellene is nyilatkozott a parallel vasútnak, midőn a szentesítés alá terjesztett első javaslatában kimondotta, hogy: «A vállalkozók törvénynyel biztosíttatnak, hogy a meghatározandó esztendők kiteléseig, vállalati munkáik két végpontjai között és annak egész vonalában hasonló munkát készíteni egyáltalában szabad nem lehet». E határozat ellen nem is tett a királyi leírat, mely a megerősítést megtagadta, semmi kifo-

gást, hanem az kimaradt a törvényből azért, mert a javaslatból el kellett ejteni az országos választmányt és az általa adandó engedélyt, a melynek az említett kikötés épen egyik záradéka lett volna. Miután e szerint a törvényhozás ellene van a párhuzamos vonalaknak, a bécs-győri vasútra pedig már hosszabb idő óta meg van adva úgy Ausztriában, mint nálunk az engedély, ennél fogva nem lehet azt többé a balparti vasútra megadni. A győri követ természetesen nem sejtette azt, hogy a párhuzamosságból vett érvelése négy évvel később, mikor a Sina társaságának a bécs-győri vasúttól való visszavonulása után egy újabb társaság akart engedélyt kérni a jobbparti vasútra, épen a legerősebb fegyverül használtatott az újengedély megadása ellen. Szemet hűnytt továbbá és pedig — úgy látszik — szándékosan, azon két tény előtt, hogy először az országgyűlés, elejtván a javaslatból az országos választmányt és a parallelákra vonatkozó itt idézett szakaszt, névszerint kijelölt a szentesített törvényben a Duna két oldalán többé-kevésbbé párhuzamos vasutat; elfelejté továbbá, hogy a helytartótanács, melyre a törvény végrehajtása tartozik, ismételt határozataival a balparti vasútra Ullmannak engedélyt adott az előmunkálatokra s fölhatalmazást társaság alakítására s részvények kibocsátására.

Deák Ferencz nem vett részt az országos ülés vitáiban, megeléghette a kerületi ülésben tapasztalt keserűséget; de a miket ő ott kifejtett, azokat híven ismételte Bezerédj István, Tolnamegye követe. Ő is megjegyezte, hogy megyéje provincialis érdekei őt a jobbparti vasút mellé vonnák; de be kellett neki is látni, hogyha ellenezni akarja a balpartit, akkor azt legfőlebb azzal a kifogással teheti, hogy az ország nem bír elég garantiával az iránt, hogy a középponti társaság Pesttől Pozsonyig kiépíti a vasutat. Ekkor azonban még kevésbbé pártolhatná a jobbpartit; mert ez meg semmi biztosítékot sem nyújtott, hogy ígéretét beváltja s előmunkálatokat sem tud fölmutatni. Bezerédj is ahhoz az expedienshez folyamodott, a melyhez Deák, és azt mondja, ilyenkor legjobb az a tanács: Ha nem tudod mit művelj, állapotjál meg kissé, s addig mit se tégy! Fejtegeti ő is az angol special bill rendszerét és a mi általános vasúti törvényünk közti különbséget, szerencsének mondván azt, hogy nem kell specialis törvényt az egyes vasútakról alkotnunk. Különben ő veszélyt lát abban,

hogy épen a bécs-bochniai pályába szakad be a középponti vasút, a mely pályával nekünk versenyezni kell és ez az osztrák vasút «egyszerű administratív rendelkezéssel, tarifameléssel, sorompóhúzással vagy tudja Isten hogyan, a mi in idea igen pompás hosszú vasútunkat akár Bécestől, akár éjszaktól, akkor és úgy zárna el, mint neki jónak látszanék». Íme hová ragadja a provincialis elfogultság a legtisztább elméket is!

Ezek után még órákon át folyt a vita; nyilatkozott mindegyik megye egy vagy mindkét követe által. Új érvet nem produkáltak már a szónokok, többnyire csak polemia jarta. Klauzál Gábor azon indítványát, hogy hallgassa ki egy választmány a vállalkozókat, és hogy azután döntsön az országgyűlés, csak egy követ pártolta. Végre az elnök szavazásra bocsátotta a kérdést. Előre megjegyzi, hogy a három nézet egyike mellett sem mutatkozott abszolút többség és ha azok, kik Pozsony kívánatát merőben ellenzik és határozott kisebbségben vannak, hozzájárulnak a bihari kikötésekhez, a mint ezt többen föltételelesen ki is jelentették: akkor kimondja, hogy a bihari javaslat elfogadtatik. Az illető követek ebbe beleegyeztek és ennél fogva a határozat következőleg mondatott ki: «Pozsony vármegye kívánatát mind azért, mivel a kívánatban érdeklett vonal az 1836: XXV. törvényczikkben kijelöltekkel nemcsak megegyezik, sőt egyenesen az e czikkelyben kijelölt vonalak létesítésére eszközül szolgál, mind pedig azért, mivel figyelmezőleg a magyar középponti vasútársaságnak nyilatkozására, mely szerint Bécs városát Pozsony, Pest és Debreczen városokkal a Duna balpartján építendő vasúttal összekötni szándékoztván, Pozsonyvármegye kívánatának teljesedése az ország nagyobb részének érdekében fekszik, a karok és rendek pártolják ugyan és ő felségének fölterjeszteni óhajtják: mindazonáltal, hogy a vállalkozó társaságnak szilárdságos kitüntetésére és bizonyítására, hogy tudniillik Pozsonyt Pesttel és Debreczennel valósággal és mielőbb összekapcsolni elszánt akarolja legyen, annál nagyobb alkalmatosság nyujtassék, a karok és rendek azt a biztosítást kívánják, hogy *a*) a Pozsonytól Günsendorfig húzandó vonalat a társaság mindaddig ne használhassa, míg a pest-pozsonyi vonal összekötve nem leszen; és *b*) hogy Pesttől Debreczen felé való munkálkodását is a társaság elkezdjé. Magától érte-

tödvén, hogy a Magyarországon készítendő vonalat akár egész kiterjedésében, akár részletesen, úgy tudniillik a mint az elkészítettik, az 1832—36: XXV. törvényczikk világos értelménél fogva a társaságnak azonnal használni szabadságában álljon.»

A főrendeknél a sérelmek és kívánatok V. osztálybeli 15. pontja vagyis Pozsonymegye kívánata s vele a karok és rendek erre vonatkozó határozata márczius 21-dikén került sorra. A határozatot «maradjon!» helyeslő fölkiáltással fogadták, azonban mint a követek tábláján báró Wenckheim Béla, úgy a főrendeknél is a Sina által építeni tervezett duna-tiszai csatorna egyik érdekeltje, sőt itt egyik fővállalkozója, báró Vécsey Miklós szathmári főispán, szólalt föl első sorban a balparti vasút ellen és így az ugyancsak Sina által elvállalt jobbparti vasút mellett. A pozsonyi postulatumot azért nem pártolhatja, mert polgári becsülete — úgymond — nem engedi meg neki királyától kérni, hogy ő járuljon a közönség, a részvényesek megcsalásához, a mi pedig el nem maradhat, ha a Duna mentén két vasút engedélyeztetik. Ő felsége a bécsyőri vasutat már engedélyezte, részvények bocsáttattak ki, költség fordítottat reá, nem lehet tehát utóbb a balpartit szöszegés nélkül pártolni. Vitatja azután, hogy a Pestino versus Viennam usque limites Austriæ-féle kijelentés alatt a buda-győrbécsi vonal értendő, s hogy a törvény szerint a pest-pozsonyi vonalt nem is lehet engedélyezni. Ezeknél fogva szóló a pozsonyi postulatumot teljesen mellőztetni kívánja; de mivel látja, hogy erre nem lesz többség, járul a karok és rendek javaslatához; mert fölteszi, hogy ő felsége kiérti a súlyosító kikötésekből, hogy a nemzet bizalmatlan e vállalat iránt és így meg fogja tagadni a kívánatot; hozzájárul továbbá azért, mert a helytartótanácsról fölteszi, hogy az 1836: XXV. törvényczikket a balparti vonalra szólónak nem tartja s az engedélyt megtagadja. — Hogy ez utóbbi meghaladott nyájás insinuatió volt, azt báró Vécsey maga is tudta; mert a helytartótanács ismételve a törvényben gyökerezettnek kijelentette a középonti vasutat.

Most fölszólal gróf Széchenyi István. E beszéde méltó a bővebb közlésre, mert erősen jellemzi az ő magatartását e vasúti conflictusban és általában vonzalmát a vasúti vállalatok iránt. Komolyság és hideg vér helyett — úgymond —

melynek e tárgy taglalásában uralkodni kellene, oly ingerült-ségig fejlődtek ki a szenvedélyek, hogy akár magán, akár nyilvános tanácskozás folyt legyen e tárgyban, valóban sokszor jó lett volna előre szinte pisztolyokat a zsebbe tenni. Csak néhány évvel ezelőtt pénzes emberek, a kik nélkül vállalatok lehetetlenek, semmi magyar vállalatba bocsátkozni nem akartak; most többen versengnek. Ennek igen nagy hasznát lehetne venni s ezt előmozdítani lett volna az országgyűlés föladata; mert Magyarországon, hol a területnek majd negyed része mocsár, a legjutalmazóbb vállalatok lehetségesek. Azon kellett volna lenni, hogy inter duos litigantes végre az ország nyerjen; most azonban talán úgy fog kiütni, hogy mi vagyunk némi ügyesek vagy ügyészek által fölingerelve, a litigansok, és nem mi fogunk örülni, hanem azok, kiknél a papírosok emissiója a legfőbb cél és évek múlva azt fogjuk tapasztalni, hogy hazánknak nem nyertünk egyebet, mint egy rövid vasútacska Gänserndorftól Pozsonyig. Ezt kívánja Pozsonynak, de tiltja az országnak érdeke. Kesperü mea culpát kellene egyszer mondanunk, ha egy város érdekét pártoltuk az egész ország kárára. Félek, hogy mire a szenvedélyek megszűnnek és a mindent fölvilágosító nap elszéleszti az e tárgy fölötti mesterséges ködöt, rosszúl fog kiütni a dolog. Legjobb lett volna, ha mindkét vasút ügye az országgyűlés elé hozatik; hadl láta volna az ország, hogy ki mit ígér, mit biztosít, árt-e egyik a másiknak, nem egyeztethető-e össze mindakettő? Vagy ha ez nem tetszik, érte volna be mindegyik a törvény-nyel és végezte volna el a végrehajtó hatalommal, a melyre az, mint technikai tárgy tulajdonképen tartozik. A rendek azonban másképp cselekedtek és egy hallatlan záradékkal terhelték meg a pozsonyi postulatumot. Úgy látszik, itt véletlenül valami penna-csúszásnak kellett történni; mert arra kárhoztatni egy társaságot, hogy a netalán már előbb fölépült pozsony-gänserndorfi vonalt ne használhassa, igenis túlságos lenne. De a mi legfurcsább a dolognál és különös phänomenon, az, hogy mind a két rész megelégszik a végzéssel. Ennek oka az, hogy a jobbpártiak azt hiszik, hogy e záradék kényszeríteni fogja a balparti vonalat csakugyan kiépíteni s így az ország nem lesz kijátszva a rövid gänserndorf-pozsonyi szárnynyal, a mire remélhető atyáskodó kormányunk föl fog ügyni; a balpártiak pedig azért elégszenek meg, mert —

mint egy balparti ismerősöm egyenesen megmondotta, — csak vesse az ország pondusát a balpartra, fogunk azután tenni, a mit akarunk. Többek közt ezért nincs legkisebb bizalmam a balparti vasúthoz. Ha kiépül a vasút, senki annak jobban nem örülne, mint én, ki Pestre szegeztem magamat, hol se rokonom, se jószágom, se különös dolgom . . . Nem vagyok én a balparti vasút ellen egy cseppet is, és valósággal crimen læsæ nationis volna a Debreczentől Pozsonyig való közlekedést legkisebbé is hátráltatni; csak a mystificatio ellen vagyok, hogy ki fog építtetni, holott csak a gänserndorf-pozsonyit akarják elkészíteni. Ezzel nem akarom mondani, hogy nem bízom a vállalkozók némelyikének bona fidesében; csakhogy ezek magasabb, titkos hatalmaknak, kiknek szándéka nem oly tiszta, szolgálnak eszközül és legjobb akaratuk mellett is ki lesz játszva a haza. Nagyon örülök, hogy *Naplónk* van, legalább a jövő kor át fogja látni, ha a mai ingerültsége miatt nem látja, hogy valamint a színház dolgában, melyet az ingerült többség elrontott, úgy itt is igazam volt, mikor kívántam, hogy az országgyűlés vizsgálja meg az egész ügyet, mielőtt jobbra vagy balra hajol. Minthogy azonban a rendek oly záradékkal látták el a pozsonyi postulatumot, mely bizalmatlanságot fejez ki a balparti vállalkozók iránt, én is megnyugsom benne.

A bevallott ok tehát, a miért Széchenyi a balparti vasút ellen izgatott, főleg a vállalkozók egynémelyike ellen táplált bizalmatlanság volt és a mystificatiótól való aggodalom, hogy csak a gänserndorf-pozsonyi szakasz fog kiépülni. Ez a bevallott kifogás pedig akkori időben sem volt eléggé indokolt, ha tekintetbe vesszük, hogy a középponti vasút igazgatósága igen nagy költséggel előmunkálatokat tett és részletes terveket készített a pest-pozsonyi vonalról, holott Sina a jobb partiról semmit sem volt képes fölmutatni. De mit is kockáztatott volna az országgyűlés, ha pártolja a pozsonyi kíváнатot? Hisz maga mondja Széchenyi, hogy a kormány, melyhez szerinte is az ügy tulajdonképen tartozik, gondoskodni fog arról, hogy ne csak ama rövid szaksz építtessék ki.

Széchenyi után gróf Andrássy Károly szólt. Néhány megjegyzésre akar szorítkozni, mert a közvélekedés úgy is nyilván a karok és rendek üzenete mellett van. A főrendeknél is inkább a két versenyző vállalkozó fölött folyt a vita. Így

Andrássy megjegyzi, hogy a firmát illetőleg sokkal jobban szeret oly consolidált társaságot, mely hat millió pengő forintot fölülhaladó tőkét mutat ki s több biztosságot lát benne, mint akármilyen néven nevezendő egyes személyi vállalkozásában, főképen ha az a sajnos emlékeztető pesti hídnál maga iránt bizalmatlanságot keltett. Elfogadja az üzenetet, de nehogy a záradék a balparti vállalkozók iránt, mint ezt azelőtte szólók kívánák, bizalmatlanságnak vétesse, azt kívánja, hogy a főrendek kijelentsék, miszerint nem a társaság iránti bizalmatlanságból fogadták el a záradékot, hanem egyedül azért, mert az országgyűlés előrehaladt stadiumában az ügyet késleltetni nem akarják. Gróf Dessewffy Aurél sorba veszi Széchenyi tetteit és több, kevesebb sikerrel reflectál mindegyikre. Mondja, hogy Széchenyi semmivel sem bizonyította, hogy a balparti vasút vállalkozói nem méltók bizalomra, mikor azok általánosan hitelre méltó férfiak. Semmivel sem bizonyította, hogy a balparti vonal rossz; semmivel sem indokolta azon gyanút, hogy a vállalkozók csak a Gänserndorf-pozsonyi szárnyvonalat fogják kiépíteni. A bihari záradékot súlyosnak és igazságtalannak tartja, azonban elfogadja, miután köztudomású, hogy a vállalkozók a kikötésben megnyugszanak. Széchenyi újból felszólal. Főntartja a maga állításait és gyöngéknek mondja azelőtte szóló ellenvetéseit. A mi a bizalmatlanság, kénytelen bevallani, hogy azon nyolcz és fél ív nyomtatványban, melyet a vállalat érdekében kiosztottak, biztosítékot nem talál. Ebből azt látja, hogy ott van először is egy magyar mágnás neve, (itt gróf Sztáray Albertet érti, a ki, mint említém, egy ideig versenyben állott Sina ellen a híd ügyében) ki a dolgot, mint valami fölötté jót, pártolja s ajánlja. Tisztelet, becsület, de ezt garantíának nem veheti. Olvasom később — így folytatja — báró Rothschild nevét, hogy ő tudniillik jót áll, csak pártolják a rendek a pozsonyi postulatumot. Jót áll, és én már látom őt, miképen dolgozik szinte Debreczennél, hogy egy év leforgása, sőt kisebb idő alatt elvégez — ugyan mit? Az egész vonalt Gänserndorftól a magyar határig! Valóban szép garancia az egészre nézve! Tapasztalom végre az érintett nyolcz és fél nyomtatott ívben, hogy báró Dietrich, vagy az ideig-óráigi választmány — pártolják csak a rendek addig is a pozsonyi postulatumot — mindjárt megkezdeni ígéri Pesttől föl és lefelé a vasút vitelét, midőn a helytartótanáccsal e tekin-

tetben megegyez és — a körülmények engedik. Ilyféle garantiák a bizalmat nem emelték, sőt azt is, a mi volt megsemmisítették. Azt mondja tovább a gróf, hogy hasznosb a balparti út az országra nézve. «Már ha Debreczenből Pozsonyig megyen, ezt tagadni sem kívánom, tudniillik ha valóban létez és nem marad a papiroson. Ettől pedig nagyon félek, kivált ha Pesttől Párkányig a Duna partján látom a vasút vitelének szándékát, egy oly folyamnak, melylyel semmi vasút a világon, a legnépesebb környékek közt sem concurrálhat, kivált az úgy is kissé hosszadalmas kanyarulatában a folyónak. Egyébiránt épüljön. Hazudtoljanak meg a vállalkozók. Én igen fogok örülni, ha Pesten egy derék pályaudvar támadand és töltése az útnak, ha nem is a gőzkocsiknak, de legalább a Duna kiöntései ellen fog szolgálni. Áll a *Napló* s a jövő kor fogja eldönteni, nekem vagy a grófnak volt-e élesebb belátása a jövőndöbe? Ha épül az út és mi egymással gőzkocsin utazunk az érintett vonalon, akkor én hódolok a grófnak; ha pedig talán mégis gyalog lennénk kénytelenek menni Visegrád felé, akkor megint én állok magasban, s ezt ítélje el a jövő kor». Ilyen érvekkel küzdött Széchenyi a balparti vasút ellen; ilyen véleményt táplált még 1840-ben a vasútakról. És az ő jövőndölését a mystificatióról, a melyre idővel a *Napló* nyomán majd hivatkozni akar, az a fátum érte két evvel reá, hogy az általa pártolt Sina-fele vállalatról csakugyan joggal mondták országszerte, hogy mystificálták vele a nemzetet!

Szóltak még többen, köztük gróf Batthyány Lajos is, a rendek üzenete mellett. Végre nyilatkozott a nádor. Szavai egy kis társadalmi képet adnak a pozsony-bécsi viszonyokról, és mutatják, hogy nem volt valami nagy rokonszenve a vasútak iránt. A mit a két pályáról mondott, azt a későbbi években sokszor idézgették, idézte nem egyszer Kossuth épen a balparti vasút javára. A nádor mindenekelőtt kimondhatni véli a többséget a karok és rendek kívánata mellett. Észrevételt tesz az egyik főrendi tag által fölhozott azon érvre, hogy a balparti vasúton szállítandó portékák accisa s vámtól mentesek maradnak, minthogy e vonal egyenesen Morva-, Csehország és Európa éjszaki részeire vezet. Én nem vagyok ez értelemben — úgymond a nádor — még pedig azon tapasztalatnál fogva, mely e részben egész

Európában mutatkozik, és a mely szerint a vasutak ritkán portékák, hanem nagyjából a személyek szállítására szolgálnak, különösen ott, a hol a vasúttal ugyanazon irányban folyók is vannak. Miután a mi terményeink súlyosak és kisebb értékűek, ennél fogva a Dunán fognak Bécsbe szállítani s így mint eddig, el nem kerülnek az accisát. A mi a személyek szállítását illeti, tudjuk, a kik itt Pozsonyban vagyunk, hogy az országgyűlés ideje alatt a hét végével a népesség nagy része Bécsbe menni s onnan hétfőn vagy kedden szokott visszajönni; ott megfizetik az accisát és elköltik minden pénzüket. Kértem tehát: származik-e a hazára nagyobb haszon a vasútból? — A nádor e fejtegetése adja népszerű magyarázatát azon hitnek, hogy nem fogják a gänserndorfpozsonyi szakasznál tovább építeni a vasutat. Jövedelmezőnek csak a személyforgalmat tartották és azt gondolták, hogy ez a rövid vonal igen nagy személyszállítást biztosít, holott a pozsony-pesti vonalon hosszúságához képest igen gyér lesz a személyforgalom. Látszik, hogy a nádor sem nagyon bízott az egész balparti vonal kiépítésében. Egyébként azt ő sem helyeselte, hogy meg ne engedtessek a vállalatnak egy kész szakaszt megnyitni, mielőtt a többi elkészült. Ezzel a főrendek elfogadták a követek táblájának határozatát a pozsonyi kívánatra vonatkozólag és az ügy ez országgyűlésen el is intéztetett; azonban előkerült indirecte még egyszer a duna-tiszai csatorna kérdésénél.

Mikor a karok és rendek a duna-tiszai csatornáról szóló törvényjavaslatot ápril 23-dikán elfogadták, megállapították egyszersmind a föliratot, melynek kíséretében a törvényjavaslat a királyhoz föl lesz terjesztendő. E fölírásban előfordul a következő tétel: «Mivel pedig az érintett csatorna közhasznossága, az ország nagy részének érdekeit tekintve, föltötte emeltetnék, ha hazánk termékeny síkjainak azon szállítandó ipar gyümölcsei a már munkába vett Duna jobbparti vaspályán nyugot és délnek is vitethetnők, jobbagyi alázattal kérjük felségedet: méltóztatnék fölügyelni, hogy báró Sina, ki a Duna-jobbparti vasút építésére kegyelmes engedelmet a törvény értelmében már meg is nyerte, ne csak az általa Ausztriában már megkezdett vaspályát kirekesztőleg a közelebb és bővebben jövedelmező pontokra szorítsa, hanem ajánlata szerint az érdekelt vasutat Ausztria szélétől egész Buda-

Pestig is minél előbb vinni törekedjék; mert csak az ily hossz-
 szasb és külföldre s maga idejében az ádriai tengerig terjedő
 összeköttetésben lehet reménylenünk a haza nagy részének
 kereskedési fölvirágzását». Hogy mikép jutott a jobbpárti
 vasút ügye e csatornaügyi javaslattal kapcsolatba, azt bajos
 ma constátálni; valószínűleg a kerületi ülés alkalmi elnöke,
 ki az ily iratokat tervezi s bemutatja, a jobbpárti vasútnak
 buzgó pártfogója volt. Tény az, hogy a követi táblán majdnem
 észrevétel nélkül elfogadtatott a bécs-győri vasútnak ajánlása,
 oly ajánlás, mely egyszersmind azt a gyanút árulta el, hogy
 Sina nem szándékozik a bécs-győri vasútnak magyar részét
 kiépíteni. Csak Zólyom követe, Osztroluczky Miklós, jegyezte
 meg röviden, hogy mivel neki újabb utasítása van a balparti
 vasutat pártolni s mivel itt kapcsolatba látja hozva a csatorna
 ügyét a vasút kérdésével, ezt a votumát kijelenteni kötelessé-
 gének tartotta. A főrendek tábláján, mikor ápril 24-dikén e
 fölrás fölolvastatott, fölszólalt a temesi gróf Tihanyi Ferencz
 és megjegyezte, hogy ő nem látja át, mint jöttek a vasútak a
 vizek és csatornák iránti fölrásba, azokat kihagyatni s a föl-
 írást tisztán a vizek és csatornák iránt kívánja fölterjesz-
 tetni. Az észrevétel itt is nyomtalanul elhangzott. Másnap
 azonban, mikor az országbirói ítélőmester, Dókus László,
 azt jelenti a főrendeknek, hogy a karok és rendek szívesen
 fogadták az ő beleegyezéseket a Dunát a Tiszával összekötő
 csatorna tárgyában, fölszólalt gróf Dessewffy Aurél és kije-
 lenti, hogy ő azt a fölrást sohase látta, fölolvastatni teg-
 nap nem hallotta s a temesi gróf észrevételét sem értette.
 Így járt a főrendi tábla legtöbb tagja, minthogy nem szokás
 ügyelni az ily fölrásokra, melyek egy-két sorból álló egy-
 szerű comitivák. De ki is hitte volna, — úgymond —
 hogy a csatornát tárgyzó föliratba ennek céljához teljessé-
 gel nem tartozó nyilatkozat a jobbpárti vasút mellett fölvéte-
 sék, mikor a kettő közt a legkisebb összeköttetés sincs, hacsak
 azt nem tartjuk kapcsolatnak, hogy mind a kettőt ugyanegy
 vállalkozó akarja építeni. Annál kevésbé lehetett várni ily
 nyilatkozatot, miután az tökéletesen összeütközik a négy hét-
 tel ez előtt mind a két táblán folyt ünnepélyes tárgyalásokkal.
 Ha megfontolhatta volna, semmi esetre meg nem szavazza e
 fölrást, a melyben majdnem minden szó egy-egy fallacia.
 Ezután a kérdés érdemébe becsátkozik és taglalja a jobbpárti

vonat inferioritását és azzal végzi, hogy a hozott határozat alakilag teljes erejű, de azon meggyőződést ki kell jelentenie, hogy azon roppant többség, mely a márczius 21-diki határozatot pártolta, a fölratot, ha tegnap érdemileg tárgyalták volna, semmi esetre sem fogadta volna el.

Az elnöklő nádor erre kijelenti, hogy a tárgy be van fejezve, nem lehet reá többé visszatérni; tulajdonítsa szóló magának, ha nem vigyázott. Vigilantibus jura. Különben a főrendi tábla nem is jutott magával ellenmondásba; a múltkor a balparti vasútról volt szó s akkor azt pártolta, most a jobbparti forgott fönn és most ezt pártolja. Mindegyik vasút csak hasznára lesz a maga vidékének. Gróf Szapáry József szintén kimondja, ha ő tegnap tudja, hogy mi van a fölírásban, ellene szavazott volna. Hasonló értelemben nyilatkozik gróf Andrássy György, a ki, mellesleg mondva, nem érti azt a nagy szenvedélyességet, melyvel a bal- és jobbparti kérdést vitatják, mikor az, mint a kereskedési tárgy hideg megfontolást igényel. A nádor újból fölszólal, hogy ejtsék el ezt a vitát. Gróf Erdődy Sándor szintén Dessewffy mellé sorakozik és óvatosságra int a becsúsztatások ellen; gróf Andrássy Károly meg egyenesen «szemfényvesztési mesterség»-ről beszél. «Ha ezt most szó nélkül hagyjuk, koronáztatik és jutalmaztatik az ily mesterkedés, és ha más titulus alatt ily dolgot — egy vállalatot — be lehetett csúsztatni: úgy lehet akárhol és akármikor ilyesmiket becsúsztatni». A nádor erélyesen tiltakozik a «mesterkedés» szó ellen; az eljárás rendes volt, tulajdonítsa kiki magának, ha nem vigyázott. Báró Ambrózy Lajos hosszasan fejtegeti, hogy a határozat ellen nem lehet már kifogást tenni; neki nincs sem az egyik, sem a másik vasúttól actiája, nem is kínálták meg vele, nem agitált egyik vasút mellett sem, és mondhatja, hogy itt nem lehet átcúszásról beszélni. A nádor újra kéri a főrendeket, hogy hagyják abban a kérdést. A győri püspök a csatorna s a bécs-győri vasút közt kapcsolatot lát, mert mindkettőt Sina fogja építeni. Gróf Majláth János, a történetíró, a hibát onnan származtatja, mert más volt a rubrumban mint a nigrumban, és a míg a Tudós társaság más lexicont nem ír, a csatornát és vasutat synonymnak el nem ismeri. A temesi gróf sajnálja, hogy nem vették tegnap figyelembe az ő fölszólalását. Gróf Széchenyi István az akadémiára tett czélzás miatt élesen felel Majláthi-

nak; gróf Erdödy Sándor pedig Ambrózy szavára az actiák-ról megjegyzi, hogy neki sincs actiája sem a bal-, sem a jobbpart vasútból. A nádor újból és újból közbe szól a vitakozásba, míg végre meghagyták a tegnapi határozatot.

Így jutott az 1839---40-diki országgyűlésen pártoló fölíráshoz a Duna jobbparti vasút, mikor pedig a túlnyomó többség mindkét táblán a balparti vasút mellett volt.

III.

A MAGYAR KÖZÉPPONTI VASÚT.

A balparti vasút az 1839--40-iki országgyűlésen határozott győzelmet aratott, de azért a vállalat a végleges engedély elnyeréséhez egy lépéssel sem jutott közelebb. A helytartótanács és udvari kancellária úgy vette azt a pártolást, melyet a duna-tiszai csatornáról szóló fölírásba a jobbparti vasút érdekében, mondhatni, becsúsztottak, mintha az országgyűlés ezt a vasutat egészen azzal a nyomatékkal sürgetné, mint a középpontit. A helytartótanács ezért, miután hite szerint a két pálya fönn nem állhat, arra törekedett, hogy vagy lépjen vissza az egyik, vagy egyesüljön a két vállalat egy vonalra. A kancelláriához 1840 május havában intézett iratában a helytartótanács kifejti, hogy e módozatok egyikére sincs kilátás — mellékesen megjegyzem, hogy a bécs-győri társaságnak már 1839 október 1-jén tartott közgyűlésén Ullmann az esetleges egyesülésre ajánlatot tett, de azt Sináék visszautasították — kifejti továbbá, hogy a jobbparti vállalat korábban kapta az előleges engedélyt, mint a balparti; hogy a jobbparti vasút a már meglevő forgalmi irányban haladna, míg ha a balparti épül, akkor a Dunán túli vidék nagyon károsul, holott ha ez nem épül, a balparti vidék legalább nem veszít; ámbár nem lehet szerinte kiesinyelni más részt, hogy a közép-

ponti társaság által tervezett pest-debreczeni vonal fölötté fontos. A kancellária megkérdi június 19-dikén a császári királyi általános udvari kamarát: helyes-e két pályát a Duna mentén építeni, nem tiltja-e ezt a vámkezelés érdeke? A középponti vasút végleges engedélyezése ellen még egy második kifogás hozatott föl. Az ideiglenes igazgatóság által még 1839 közepén fölterjesztett alapszabályok azt a rendelkezést tartalmzták, hogy a pálya forgalomba tételeig a befizetett részvénytőke ez alapból négy százalékos kamatozásban részesül. Ez a helyes rendelkezés az azon időig Ausztriában és Magyarországon alakult (nálunk a pozsony-nagyszombati és becs-győri) vasúti társaságoknál mind alkalmazásban volt és a balparti vasút részéről a helytartótanács helybenhagyásával kibocsátott programmban ki is volt hirdetve. Az alapszabályok megerősítése függőben maradt. Időközben megalkottatott a közkereseti társaságokról szóló 1840 : XVIII. törvényezikk, melynek 59. §-a kimondja, «hogy tiltva van a részvényekre kamatokat fizetni magából azon mennyiségből, melyet a részvényesek előlegesen befizetnek részvényeikre». Már most fölvetett a kérdés, vajon a középponti vasúti társaság statutu-maira nem kell-e e szabályt érvényesíteni. E fölött hosszan folytak a tárgyalások, de még az érdemleges elintézés előtt 1842 május havában egyelőre az a felsőbb utasítás ment a társaság ideiglenes igazgatóságához, hogy az építés befejezése előtti kamatfizetést szüntesse be. Az igazgatóság kénytelen volt a paracsnak engedni, de nyilvánosságra hozni a kamatfizetés beszüntetését és megmondani az okát, nem volt módja; miután már egy évvel előbb azt az utasítást kapta a helytartótanáctól, hogy addig, a míg a legfelsőbb engedély le nem érkezik, tartózkodjék a lapokban való minden közlésétől. Voltak az alapszabályokban más rendelkezések is, a melyeknek megváltoztatása szóba jött, tekintettel a vasúti alapítások körül Angliában és a continensen, különösen Németországban és Ausztriában újabban fölmerült nagy túlhajtásokra. Több pálya nem hozott megfelelő jövedelmet, a bizalom megingott, a részvényesek nagy számmal elhagyták a befizetéseket, az építés fönnakadt, a kormányoknak közbe kellett lépniök és vagy kamatbiztosítással segíteni a zavarba jutott társaságok hitelén, vagy állami tulajdonba átvenni egyes pályákat. 1841-ben nagy pénzválság következett be Ausztriában is, tekintélyes

bankházak sorra buktak, az osztrák nemzeti bank szerfölött megszorította a hitelnyújtást, de az államkincstár nagy kölcsönökkel vette azt igénybe. Az éveken át tartott ezen pénzügyi zavarok közepett könnyű volt a középponti vasút elleneseinek befolyásukat oly irányban érvényesíteni, hogy az alapszabályoktól a helybenhagyás megtagadtassék. Sinának, mint említém, messzire nyúlt a befolyása Bécsben és Budán. Az általános udvari kamara elnökének szavazata mindig irányadó volt pénzügyi s közgazdasági kérdésekben. Az akkori elnök, báró Eichhoff József, szoros viszonyban állott Sinával, oly annyira, hogy mikor 1840 végén megbukott, általánosan elterjedt a hír, hogy vesztét a kincstári dohányszállításoknál Sinával folytatott üzelmek idézték elő. Ily befolyások segélyével bizalmatlanságot támasztottak és szigort alkalmaztak a középponti vasúti társaság ellen, a mely pedig a korábbi általában enyhébb praxis szerint alakult meg ideiglenesen. És az a királyi resolutio, mely az alapszabályok módosítását követelte, csak 1842 június 17-dikén keletkezett, tehát majdnem teljes három évvel annak utána, hogy az ideiglenes bizottság azokat fölterjesztette. Úgy látszik egyébként, hogy a társaság nem nagyon bánta ezt a késedelmet; az országos levéltárban legalább nem akadtam 1840 október 1-jén túl semmi sürgető fölterjesztésre. S ez természetes is. Mert, ha a társaság megkapja a végleges engedélyt és köteles az építést megindítani s rendesen folytatni, akkor kénytelen lett volna épen a pénzváltás közepett egyre újabb befizetést elrendelni. Az ideiglenes igazgatóság azért jónak látta 1841 február 1-jéről emlékiratot közzétenni, melyben a részvényeseket megnyugtatni igyekszik az iránt, hogy a társaságtól az eddig nyert kormányi határozatok után a végleges engedély semmi esetre sem tagadható meg és hogy az első 5 százalékos befizetésből eredt 400,000 forintból, az alapítónak megtérített előmunkálati költségek és az interkalaris kamatok ellátása után annyi pénz marad, hogy a társaság a végleges engedély elnyerése után képes lesz jó ideig vinni az építést a nélkül, hogy a részvényesek az uralkodó pénzzavar közepett befizetésre szólíttatnának föl; sőt ha a munkálatok előrevitele nagyobb tőkét venne igénybe, azon esetre bírja a vállalat Rothschild és más tőkepenzesek ígérését a szükséges hitel nyújtása iránt. Az említett királyi resolutio épen a részvénytőke befizetésére vonatkozólag is köve-

telte az alapszabályok módosítását. Kívánja ugyanis, hogy a befizetési részletek ideje s nagysága változhatatlanul előre meg legyen állapítva az alapszabályokban és kívánja, hogy ideiglenes részjegyek kiállítása, tekintettel az ezekkel üzőtt tőzsdejátéokra, el mellőztessék.

Mielőtt azonban ez a királyi határozat megérte és mialatt a központi vasút sorsa ekként függőben maradt, Kossuth lelkesen fölkarolta a *Pesti Hírlap*ban a vasútak ügyét. A pozsony-nagyszombati vasúti vállalat pénzzavarba jutott, építési tőkéje elégtelennek bizonyult, az építés folytatása képtessé vált. Kossuth lapjában fölhívást intéz a hazai nagybirtokosokhoz és tőkepénzesekhez, hogy vegyenek át újabb részvényeket e 7—8 százalékos jövedelmet ígérő vasútból. Közbejött csakhamar a bécs-győri vasúti társaságnak július havában Bécsben tartott közgyűlése, a mely elhatározza, hogy a Pozsony és Győr felé építéssel fölhagy mindaddig, míg «a közbejött kétséges viszonyok tisztába nem jönnek», és hogy csak az ausztriai vonalat fogja elkészíteni. Ez a lépés általános bosszankodást keltett. Közhitté lőn már most, hogy a Sina társaságának nem volt kezdettől fogva szándéka a magyar vonalt kiépíteni s hogy csak addig várt a színvallással, míg a híd ügyében kötött szerződés beczikkelyezve lesz; vagy ha mégis épít, tenné ezt egyedül monopolium mellett, a balparti vasút lezorítása után. Bosszantó volt az is, hogy a társaság a bécs-győri nevet viseli, mikor beérte a Bécs-Újhelyig épített szakasszal, a melyen magas tarifái s jelentékeny személyforgalma által nagy jövedelmet ért el, de Magyarországon nem tett a társaság, nagy szavú ígéretei daczára, semmi komoly előmunkálatot. Az igazgatóság azt jelenté ugyan a közgyűlésnek, hogy a pozsony-győri vonalra 1840 végeig «körül-belül» 750,000 frtot költött föl- és alépítményekre, a *Pesti Hírlap* azonban tagadásba veszi ezt és állítja, hogy «e pillanatig (1841 augusztus 4-dikén) egy ásókapányi föld sem mozdított el, sőt még a szükséges építési tervek sincsenek munkába véve». Kimutatja Kossuth, hogy a 12¹/₂ millió pengő forintnyi részvénytőkéből csak 3—4 millió maradt fenn, a miből 36 mérföldnyi magyar vonalat kiépíteni nem lehet. És az építés el is hagyta már az irányt Magyarország felé, a mennyiben Bécs-Újhelytől Gloggnitzon át Schottenwien felé foly. «Mystificatio, szemfényvesztés követetett el és meg lett akasztva a balparti vasút, melyet az or-

szágygyűlés annyira pártolt, melynek kitűnő előmunkálatai s tervei jó idő óta készen vannak, » mely vállalat részvényeire az országgyűlés tagjai az elnökség értesítésére siettek aláírni és a melyekre rendszeren történik a befizetés. » Kossuth ennél fogva föl is hívja lapjában a középponti vasút igazgatóságát, adjon számot: miért nem halad előre a vasút ügye?

E felszólítás következtében megjelen Kossuthnál a középponti vasúti társaság részéről Hegedűs Zsigmond pestmegyei birtokos és Ullmann meg a társaság ügyvédje s igazolja tizennégy okirattal, hogy a társaság minden lehetőt elkövetett arra, hogy az építést megkezdhesse. Kijelenti egyúttal, hogy az igazgatóság nem kíván – az előbb említett felsőbb parancs következtében el is volt tőle tiltva — a hírlapokban nyilatkozni, minthogy az ügy állását az igazoló okiratokkal együtt a megyékkel közölte. A *Pesti Hírlap* mindezeket, a középponti vaspálya igazgatósága iránti elismeréssel, tudomásra hozza, egyúttal constatálja, hogy a bécs-győri társaság hallgat.

Az ügy csakhamar előkerül az említett közlések alapján Pestmegye szeptember havi közgyűlésén. Ott is megjelen Hegedűs Zsigmond, kinek okiratokra alapított előadása következtében elismeri a közgyűlés, hogy a vállalat mindenben teljesítette köteleességét, de a budapesti híd és a gőzhajózási vállalat rivalitása nem engedi a balparti vasút ügyet előrehaladni. A közgyűlés ezeknél fogva elhatározza először, hogy fölírás intéztessék ő felségéhez, melyben a megye kéri e vasútnak mielőbbi végleges engedélyezését; másodszor Szentkirályi Móricz másodalispán elnöklete alatt bizottság küldetik ki, melynek tagjai egyebek közt Kossuth és Nyáry Pál, hogy vizsgálja meg újból az ügyet és tegyen a novemberi közgyűlésnek részletes jelentést.

A bizottság a következő megyei közgyűlésen terjedelmes jelentésben kimutatja, hogy a középponti vasúti társaság a törvény kívánalmainak mindenben eleget tett; hogy a helytartótanács által megvizsgált tervek és más mérnöki munkák, melyek már 200.000 forintba kerülnek, arról tanúskodnak, hogy a vállalkozók szilárdan eltökélték az építés keresztülvitelét; hogy továbbá a személyzet föntartása s a befizetett tőkerészletek kamatai évenként 25.000 forintra mennek. A bizottság a vállalat államgazdasági fontosságára is fordította figyelmét, és azon nézetet fejezi ki, hogy nagy erkölcsi csorba

esnek az országon, ha a törvény által biztosított kedvezmények daczára s az országgyűlésnek közjogi áldozatok mellett kifejezett azon czélzata ellenére, hogy a közhasznú vállalkozás minél inkább könnyíttessék és gyorsíttassék, a törvényben kitűzött eme vasút annyira késleltetik. Indítványozza ennél fogva a bizottság, hogy a megye kérje indokolt fölrásban ő felségét, rendelné el a szerződés mielőbbi megkötését a középponti vasúttársasággal és engedélyezné a gänserndorf-pozsonyi összeköttetést. Reméli a megye e kérelem teljesítését annyival inkább, miután ő felsége az Ausztriában épülő vasútaknak még öt százalékos tiszta jövedelmét is biztosítja. Egyúttal indítványozza a bizottság, hogy az ügy pártolására hivatassanak föl a megyék és hogy az országgyűlés kérdéseivel foglalkozó bizottság tanulmányozza az ügyet és tegyen javaslatot arról, hogy minő módosítások szükségesek az 1836: XXV. törvény-czikken?

A megye közgyűlésén szóba hozott kamatbiztosítás amaz időben napirenden állott nem csak Ausztriában, de szerte a continensen. Nálunk Gorove István már 1839 április 14-dikén a linz-gmundeni vasút megtekintése után, megpendíti úti naplójában a négy százalékos tiszta jövedelem biztosítását, mint oly eszközt, melylyel a magyar vas- és vízi úthálózat leginkább létre hozható, miután közvetlenül, állami kölcsönnel e közmunkákat végrehajtani elég erővel nem rendelkezünk. E javaslatával Gorove List Frigyesnek a Rotteck és Welcker-féle lexiconban megjelent és általa idézett híres vasúti cikke alapjára áll, a mint List eszméi hazánkban nemcsak a vám-, hanem a vasúti kérdések megérlelésére is nevezetes hatást gyakoroltak. De az állami segélyezés tökével vagy jövedelem-biztosítással Francia- s Németországban ez időtájban nem csak a vállalatok pénzügyi szorultsága miatt vett mind nagyobb kiterjedést, hanem azon egyre mélyebben behatoló meggyőződés következtében, hogy az államnak az eddignél több rendelkezési jogot kell föntartani a vasútak fölött. E jogokat azonban, vonatkozzanak ezek a tarifa-szabályozásra vagy az állam tulajdonába szállásra, csak megfelelő pénzügyi kedvezmény árán lehetett követelni. A francia kormány 1837-diki vasúti előterjesztésében, mely az állami hozzájárulásnak a különböző vasútaknál különböző módjait tervezi, a lyon-marseillei vonal részére négy százalékos ka-

matbiztosítás ajánlatik. Ez előterjesztés elvettetett ugyan, de a később engedélyezett vasútnak megadatott a kamatbiztosítás. Németországban azon államok, a melyek nem országos költségen építették a vasútakat, lassanként majd mind áttértek az 1838—43-diki évek folyamán a $3\frac{1}{2}$ —4 százalékos kamatgarantiára, a társaságoktól kikötött külön nemű szolgáltatások vagy engedmények fejében. Az osztrák kormánynál égető kérdéssé lön a kamatbiztosítás különösen a Velence s Milanó közt még 1837 február 25-dikén kelt engedély alapján épülő «Lombard-velencei Ferdinand-pálya» miatt, a mely társaság kezdettől fogva, a míg csak az állam be nem váltotta, folytonos pénzzavarban volt.

Báró Eichhoffot a császári királyi általános udvari kamara elnökségében 1840 végén a nagy látkörü, kitünő nemzetgazda báró Kübeck Károly váltja föl. Reformokat tervezett ő a pénzügyek, a kereskedelmi s vámpolitika, valamint a közlekedési ügy terén. Az osztrák vasúti vállalatok a hitelválság közepett folyton zaklatták a kormányt kamatgarantiáért. Metternich herczeg, ki a vasútnak nagy gazdasági jelentőségét eléggé méltatta, 1841 augusztus 3-dikán azt írja egy udvari tanácsosnak, a vasútnak tett jelentése következtében, hogy «bármi egyszerűnek lássék is a kérelem — tudniillik a társaságok kérelme kamatgarantia iránt — távolról sem az. Biztosított értékpapírok a biztosító vállára nehezülnek és ha ez az állam, akkor a biztosított értékpapírok államkötvények, bár-hogy nevezik is azokat. Ez ellen nem lehetne kifogást tenni határozott szabályok szemmel tartása mellett; de nehéz e szabályokat eltávolítani, mert két tekintetből kell azokat föl-fogni: a vállalatok pénzügyi állásából és azoknak szabad mozgása szempontjából. Az e mozgásba való avatkozás mindig bajos és azért csak fontos esetekre szorítandó». Metternich herczeg mindamellett a magánvasútnak rendszerét pártolja, de szükségesnek tartja a vasúti társaságokat egyesíteni és központi kormányi vezetés alá rendelni. Minderről megjegyzi azonban, hogy «itt báró Kübeck jobban tudja majd megtalálni a helyes utat, mint a hogy én képes volnék. Báró Kübeck — így végzi Metternich levelét — ismeri már nézeteimet e nagy fontosságú s eddig oly megbocsáthatatlan könnyelműséggel tárgyalt kérdésről.» És az udvari kamara elnöke csakhamar előállott nagy vasúti programjával, mely hosszas tárgyalások

után 1841 december 19-dikén császári resolúcióval megerősítést nyert. E megállapodás szerint az állam maga veszi kezébe a vasútépítést, minthogy az eddigi magánvállalkozás nem felelt meg a közérdeknek, minthogy a külföldi pályákkal való csatlakozást, melynek oly nagy politikai s kereskedelmi fontossága van, a kormánynak hivatása keresztül vinni; kamatbiztosítás és kölcsönök adása vagy részvények átvétele nem segít a viszonyokon és az állam hitelének ily igénybevételevel épült vasutak mégis magánosok kezében maradnak az állam közvetlen befolyásának kizártával. Ennél fogva a már engedélyezett vagy engedélyezendő vasutak mellett az állam fogja a főbb irányokban építeni és erre már most kijelöltetnek a következő pályák: egy Bécsből Prágán át Drezdáig, egy Stirián át Bécsből Triesztig és a lombard-velencei királyságon keresztül és egy Bajorország felé. Az ügyek intézése az udvari kamaránál lesz összpontosítva, a melynek keblében külön államvasúti főigazgatóság szerveztetik. Ez 1842 ápril 1-jén életbe is lép, mint műszaki főnök az élén áll Francesconi mérnök, ki a tiszaszabályozási tervek fölülvizsgálatáról hazánkban ismeretes, az előadó pedig Hock, az ismeretes közigazda volt. Az igazgatóság erélyesen hozzá fogott a tervek kidolgozásához és ugyanazon év őszén meg is indult nagy erővel az építés mind éjszak-nyugat, mind Trieszt felé.

Az államvasúti rendszernek nálunk is számos tekintélyes híve volt már ez időben. Kossuth, a hányszor csak a pozsony-nagyszombati s középponti vasút érdekében felszólalt, majdnem mindig azt emlegeté, hogy a vasútépítés csak úgy fog nálunk előre haladni, ha azt az ország saját erejéből létesíti. Gróf Dessewffy Aurél ellenezte a részvénytársulati vasutakat és az állami építést pártolta. Trefort Ágoston a *Budapesti Szemle* első (1840) évi folyamában «Az anyagi érdekekről» megjelent tanulmányában a List Frigyes által ajánlott kamatbiztosítási rendszer ellenében tüzetesen kifejti az állami vasutak előnyeit. Mikor hazánkban a vasútnak nem csak gazdasági, hanem állami fontosságát ennyire méltatják és látták, hogy Ausztriában mily erélyesen viszi előre a kormány állami támogatással és költséggel a vasutak ügyét: akkor annál kínosabban esett azt tapasztalni, hogy a pozsony-nagyszombati vasút építése töke hiányában elakad, hogy a bécs-győri vonalat a társaság elejti, s hogy az építkezésre egyedül készen álló

középponti társaságot a kormány egyenesen akadályozza. E támadások ellen fölszóla gróf Dessewffy Aurél nem rég átvett *Világ* című lapjában és azt igyekszik más államok történetéből kimutatni, hogy nem is nagyon kívánatos gyorsítani a vasutak építését. Hogy az 1836 : XXV. törvény létrejötte után oly kevésre mentünk vasút dolgában, annak egyfelől a vasúti túlspeculáció következtében 1838-ban kitört, 1839-ben a keleti ügyek bonyolódása, 1840-ben a francia hadi készülődések és 1841-ben az osztrák bankügyi zavar által fokozott pénzválság az oka, mely nem engedi a vasúti czimleteknek piacra hozatalát. E pénzügyi helyzetben másfelől még különösen nehezíti a vasutak létrejöttét az, hogy két vállalat verseng egymással, a melynek együtt megálllhatását nem tartják lehetőnek. Benne is föltámadt — úgymond — azóta, hogy Pózsonyban 1840-ben látta e részvényekkel való üzérkedést, a bizalmatlanság és azt gyanítja, hogy a vállalkozók csak a tőzsdejáték mielőbbi új megkezdése után álhítoznak. A Kossuthal való elvi ellenkezés minden nagyobb kérdésben arra ragadta Dessewffyt, hogy mikor az 1840-diki förendi táblán ő volt a középponti vasútnak Széchenyi ellenében legbuzgóbb szószólója, most e vállalatnak csak gyöngéit állítja előtérbe. A *Világ* e cikkei alig mérsékelhették ennél fogva a méltatlankodást a miatt, hogy a kormány éveken át függőben tartja oly vasút végleges engedélyét, melyet az országgyűlés határozottan pártolt. Fokozta még ezt a méltatlankodást a Magyarország érdekei ellen irányult amaz elhatározás, hogy az 1841-dik év végén megállapított osztrák államvasúti programmban a bécs-trieszti vasút Magyarország kikerülésével jelöltetett ki, holott épen a megelőzőtt országgyűlésen Sopronmegye kérésére s azon kilátással, hogy a bécs-győri vasúti társaság magyar földön fogja az olcsóbb építés czéljából keresztül vezetni a trieszti vonalat, külön törvényt alkottak, az 1840 : LX., mely az 1836 : XXV. törvényezikben foglalt 13 vonal részére biztosított kedvezményeket kiterjeszti egy Bécsből Magyarországon keresztül Triesztig vezetendő vasúti vonalra is. Látva már most azt, hogy a Trieszttel való összeköttetésnek, a melynek támogatását az előbbi két országgyűlésen különben is sokan kifogásolták, még azt a csekély hasznát is elveszti az ország, hogy nyugatszéli részét átszelje, most még inkább fölkarolták,

első sorban Kossuth, a Dunának és Fiumének vasúti összekapcsolását.

Nem sokára az osztrák államvasútakról szóló császári elhatározás kibosítása után, december 26-dikán fölír személyesen a nádor a királyhoz. Előadván Magyarországnak a trieszti vasút elterelése miatti sérelmét, és hogy mennyire szükséges hazánkban is a vasútak előbbre vitele, kéri ő felségét, hogy terjesztené ki Magyarországra az államvasúti rendszert. A király csak 1842 május 2-dikán válaszol két kéziratban a nádornak. Az egyikben elmondja, mennyire szívén fekszik Magyarország jóléte, de a vasútak dolgában kötik őt az 1836 : XXV. és 1840 : XL. törvényczikkek. De gondja lesz reá s elvárja annak idején a javaslatokat, hogy Magyarországon is meghonosíttassék az államvasúti rendszer. A másik, ugyanazon napon kelt kéziratban elmondja a király, a Kübeck föntebb vázolt tervezete értelmében, az osztrák államvasúti vonalak rendeltetését, hogy a bécs-trieszti vonalnak Stirián át való vezetését az örökös tartományok kiméletet igénylő pénzügyei követelik — mintha nem lett olcsóbb Magyarországon, mintsem az Alpokon át vezetni a pályát —, az államvasúti rendszert illetőleg pedig azt jegyzi meg, hogy Magyarország hitele még annyira fejletlen, hogy nem lehet ily nagy költséget igénylő intézményt itt létrehozni. Ezenkívül kéziratot intéz ugyanaz napról a király gróf Majláth Antal kancellárhoz, melyben utalva a nádorhoz intézett első kéziraatra, fölhívja őt, hogy tegyen majd annak idején a törvényhozás elé terjesztendő javaslatot az államvasútak ügyében, minek következtében megint a kancellár kéri a nádort és helytartótanácsot, hogy adnák majd elő javaslataikat ez ügyben. Több mint jámbor iratváltás nem is történt ez irányban soha ; a helytartótanács és kancellária irományai közt semmi nyoma annak, hogy az 1843-diki országgyűlés számára az államvasúti rendszer érdekében munkálat készült volna. A bécsi kormány az országgyűlés által 1844-ben megszavazott kamatgarantiákat ellenezte is, mert félt, hogy ez által elvonatnék a tőkék egy része Ausztriából Magyarországra ; meny nyivel inkább ellenezte volna tehát a hatályosabb államvasúti rendszer behozatalát Magyarországon !

A bécs-győri vasúti társaság 1842 július 18-dikán megtartja évi közgyűlését és kimondja majdnem egyhangúlag,

hogy a részvényesek megsokalván az áldozatokat a magyar vonalakra, fölhagynak a bécs-győri vasút építésével. Első okúl a társaság az országgyűlés abbeli magatartását hozza föl, hogy midőn a jobbparti vasút mellett nyilatkozott, a pest-pozsonyit is pártolta, tehát párhuzamos vasútakat ajánlott. Másrészt a társaság tőkéje különben is kevés arra, hogy a pályát Győrig vezethesse, minél fogva új tőke beszerezhetése végett ő felségéhez kamatbiztosításért folyamodott. E kérés azonban megtagadtatott, sőt az igazgatóság fölhívatott, hogy mutassa ki, mikép fogja a 12¹/₂ millió maradékából a bécs-győri vasutat kiepíteni. Az igazgatóság úgy vélekedik, hogy ily körülmények közt inkább mondjon le a társaság a bécs-győri vonalba fektetett közel egy millió kamatjáról, semhogy a pálya kiepítésével még nagyobb veszteséget vegyen magára, es ennek következtében jelentessék ki, hogy a hátralevő tőke a magyar vonalak kiepítésére elégtelen és hogy ezeket addig építeni nem fogja, míg kamatbiztosításban nem részesül és annak még lehetősége is, hogy Pest és Bécs közt párhuzamos pálya épüljön, egészen elhárítva nem lesz. Kossuth keserűen kifakad e határozat miatt lapjában, fölhozza ismét, hogy minő szemfényvesztés volt az az ígéretés, melyet a jobbparti vasút emberei terjesztettek, csakhogy megakadályozzák a balpartit. Botrányos mystificatiót említ és a beállott fordulatot a múlt országgyűlésen provinciális elfogultságból folytatott küzdelem eredményének mondja.

Néhány nappal e nevezetes közgyűlés után nyilvánosságra kerül az a végzés, melyet a helytartótanács a középponti vasúti társaság alapszabályainak módosításáról július 19-dikén a már előbb említett június 17-dikén kelt királyi resolútió értelmében hozott. A társaság ideiglenes bizottsága azonban nem siet a helytartótanács e végzésének tárgyalásával; csak október 5-dikén — a szokás ellenére, de bizonyosan a közfigyelem fölkeltése végett — nyilvános ülést tart Pozsonyban és tárgyalás alá veszi a helytartótanács által kitűzött alapszabályi módosításokat. Az erre keletkezett fölterjesztésben az ideiglenes igazgatóság kifejti, hogy az 1839 július havában fölterjesztett alapszabályok több rendbeli oly határozmányaira, a melyek helytartótanácsi helybenhagyással életbe is léptek, az 1840-ben alkotott részvénytársasági törvény nem alkalmazható már most; hogy lehetetlen a tökerészletek befizetése

idejét és nagyságát az alapszabályokban előre megszabni, miután sok függ az építés haladásától és fordulhat elő rendkívüli szükség is; hogy 40,000 darab 250 forintos részvény helyett 400,000 darab 25 forintos részvényt kibocsátani szerfölött nehézkes és költséges, de a mellett a tőzsdejátékot még inkább előmozdítaná; hogy a négy százalékos időközi kamat fizetése a tőkéből mindenütt el van fogadva és Ausztriában még a kamatgarantiát élvező lombardiai vasútnál is alkalmaztatik; hogy ez a rendszabály épen a vasúti részvényekkel üzhető tőzsdejáték ellen nagyon ajánlatos, minthogy csak így veszi s tartja meg a kis tőkepénzes, a ki nem nélkülözheti az évi rendes kamatjövedelmet. Az igazgatóság kijelenti különben, hogy kész minden helyes módosítást, mely a társaság részvényeivel üzhető tőzsdejátéknak elejét venné, megtenni, ha a helytartótanács azon módosításokat megjelöli; csak arra kéri, hogy oly nehézségeket, a melyenektől a jobbparti vasutat megkímélték, ne gördítsenek folyvást az ő vállalata elé, s miután most a bécs-győri vasút letüntével a párhuzamosság kifogása is elenyészett, adná meg valabára a kormány a végleges engedélyt. — Ez a fölterjesztés ment a helytartótanácsához, innen a magyar udvari kancelláriához, meghallgattatott az általános udvari kamara s eltelt újabb másfél esztendő, míg végleges elintézését nyert.

Mialatt e vasút sorsa egész a közelebbi országgyűlés derekáig ekként függőben marad, az ország közvéleményében már nagy hullámokat vetett az 1840-diki országgyűlés után megindult reformmozgalom. E szellemi munkában kiváló rész az anyagi föladatoknak jutott: az adó-, a hitel-, a vám- s közlekedési politikának. A kiválóbb férfiak belátták mindnyájan, hogy az ország anyagi gyarapodása és ez által szellemi haladása érdekében multhatatlanul szükséges a közteherviselet keresztülvinni. Különösen a kö-, vízi s vasúti hálózat kiépítése nagy költsékezést igényel az államtól. Túlnyomó volt már ekkor, de az országgyűlés alatt és után még inkább uralomra emelkedett az a fölfogás, hogy nem csak a vízi, de a vasútat is kizáróan az ország létesítse közadók és kölcsön útján. E nézetet vallották a már előbb említetteken kívül gróf Desseffy Emil, gróf Széchenyi István és Lónyay Menyhért. Lónyay és Széchenyi ebbeli fölfogásukat bővebben kifejtették később 1847-ben, illetőleg 1848-ban megjelent ismeretes mű-

veikben. A vasúti discussió különben a negyvenes évek első felében túlnyomóan a vukovár-fiumei tervnek volt szánva, melyet Kossuth nagy lelkesedéssel fölkarolt és a nemzeti kereskedelem elsőrendű emeltyűjeként állított az ország elé, míg Széchenyi azt hevesen ostromolta s inkább a buda-fiumei összeköttetést ajánlotta.

Mialatt a középponti vasúti társaság említett fölterjesztése a különböző forumokat bejárta, kedvező fordulat állott be e vállalatra nézve az által, hogy a bécs-győri vasúti társaság kénytelen volt végleg lemondani a magyar vonalakra nyert engedélyről. Az előbb említett közgyűlési határozat fölterjesztése után meghallgatták az osztrák és magyar főkormánysszékeket és ezeknek nyilatkozatai következtében kimondotta az alsó-ausztriai kormánysszék 1842 december 17-diki határozattal, hogy a részvényekre hátralevő két részlet befizetése elmaradjon, hogy a társaság elveszti a bécs-győri s bécs-pozsonyi vasútra nyert engedélyt, hogy a társaság vállalata az alsó-ausztriai vasútak megépítésével be lesz fejezve, s hogy a társaság köteles a bécs-győri nevet letenni s a bécs-gloggnitzit fölvenni. Mindezeket bejelenti az igazgatóság az 1843 január 23-dikán tartott közgyűlésnek. Még e fordulat után is, mely a balparti vasút versenytársát elenyésztette, fölötte lassan fejlődik e vállalat ügye. Fölterjesztése az alapszabályok módosításáról sokáig késik a helytartótanácsnál és udvari kancelláriánál, míg ez véleményét kikéri a császári királyi udvari kamarának, a társaság ellenvetéseit és azon kérdést illetőleg, hogy kívánatos-e két párhuzamos vasútnak építése a Duna mentén? A kancellária utalva érezte magát meghallgatni az udvari kamarát, mert a vámügyet érdeklő minden kérdésben e hatóságot, mely a monarchia összes vámügyeit intézte, mindig meg kellett kérdezni, a jelen esetben pedig azért, mert a vasút metszené a közbenső vámvonalat. Bárá Kübeck válaszol 1843 május 2-dikán és az alapszabályokat illetőleg valamennyi fölvetett kérdésben helyesli a középponti vasút bizottságának álláspontját; arra nézve pedig, hogy helyes-e két párhuzamos vasutat engedélyezni, megtagadja a választ, minthogy nem tekintheti illetékességi körébe tartozónak ez iránt nyilatkozni. Mellesleg megjegyzem, hogy ugyan ez a kamara 1840 július 16-dikán, a mikor még báró Eichhoff volt az elnöke, ugyancsak vámkezelési szempontból a

magyar kancellária által megkérdezettvén, a versengő vállalatok engedélyezhetése iránt, azt felelé, hogy két párvonalú vasút megnehezíti a vámkezelést, hogy általában nem tanácsos prédálni a tőkét, miután egy vasút is elegendő. Ekkor tudniillik Sina már az engedély birtokában volt és így báró Eichhoff az egyetlen vaspálya alatt a jobbpártit értette. — Kübeck említett nyilatkozatában hozzáteszi, hogy a 250 forintos részvényeket lehetne legfőlebb 125 forintosokra, kivált miután a társaság erre késznek látszik, fölosztani, de kisebb összegre semmi esetre sem szabad követelni az eldarabolást. Azután ajánlja jövőre, hogy a vasúti társaságok ne bocsássák ki az összes részvényeket részenkénti befizetések mellett, hanem adjanak ki időről-időre csak annyi részvényt, a mely egyszerre teljesen befizettvén, a társaság akkori szükségletét fődózi. Az udvari kancellár, gróf Majláth Antal, május 23-dikán az udvari kamara véleménye szerint megteszi előterjesztését a királyhoz és kéri, hogy az alapszabályok helyben hagyassanak, a helytartótanács pedig utasítsa a szerződés mielőbbi megkötésére, minthogy különben a már egybegyűlt országgyűlésen complicációk támadhatnának a vasút miatt, melyet a múlt országgyűlés és annyi törvényhatóság lelkesen pártolt. A helytartótanács azonban még mindig csak újabb nyolcz hónap eltelte után 1844 január 24-dikén erősíti meg az alapszabályokat, mire ő felsége külön oklevelet — mintegy privilegiumot — ad ki a társaságnak márczius 4-én s ugyanezen hó 13-án megköti a helytartótanács a szerződést az igazgatósággal. Negyed-fél évi huzás-halasztás után végre mégis változatlanul helyben hagyja a kormány az alapszabályokat s az előmunkálatok engedélyezése után hét év elmúltával adatik meg a végleges engedély, mikor a jobbpárti vállalat, a melynek pedig minden nehézség nélkül rövid idő alatt megadták az engedélyt, rég fölhagyott a szándékkal a magyar vonalt kiépíteni. A kormány e határozottan ellenséges magatartása azonban nem ingatta meg Szitányi Ullmann Móricz szívósságát, a ki másoknak elpártolása daczára kezdetől fogva szilárdan megállott a vállalat mellett és megvédte azt a pénzügyi válság folyamán, bár könnyen megválthatott volna tőle, miután előmunkálati költségei már meg voltak térítve. A szerződést a vasúti társaság részéről Ürményi Ferencz, Szitányi Ullmann Móricz és Sichrovsky József titkár írják

alá, a helytartótanács részéről Mérey Sándor és Kondé János. E «szerződés»-ben megadja a helytartótanács az 1836: XXV. törvényczikk által reá ruházott hatalomnál fogva a középonti vaspályatársaságnak a végső engedelmet az ezen törvény 1. §-ának 1., 6. és 13-dik pontjában foglalt Pesttől Pozsonyig az osztrák határszélig és Pesttől Debreczenig építendő fővonalakra s az ezekből Komáromig, Aradig, Nagy-Váradig és Rakamazig vezetendő oldalpályákra. Kiköttetik mindjárt az első pontban, hogy az építést mindkét irányban egyszerre kell megkezdeni. A tarifára nézve, melynek megszabását az 1836-diki törvény egészen a vállalatra bizza, azt a kisegítőt alkalmazta a helytartótanács úgy ezen, mint más (a pozsony-nagyszombati s a későbbi sopron-bécsújhelyi) vasútnál, hogy a társaság által önkényt megállapított tarifának mondja azt, mely a szerződésbe fölvétetett, de azért hozzá teszi, hogy a tarifának «fölemelés nélküli megtartására köteleztetik a társaság, alábbi szállítása, midőn érdekében fekszik, szabadon neki fönmaradván». Így igazította helyre a gyakorlat az 1836-diki törvény egyik fő hibáját, de — valljuk meg — a törvény szándéka, célzata ellenére. A maximalis díjtétel volt egy mérföldre egy személytől az I. helyen 12, a II. helyen 10, a III. helyen 8 krajczár; továbbá egy mázsától vagy egy mázsán alóli nyálábtól értéke vagy terjedelméhez képest három osztályban 3, 2 és $1\frac{1}{2}$ krajczár pengőpénzben. A vitelbér kinyomatva az állomási helyeken kifüggesztendő lesz és «minden személykülönbség nélkül szedethetik». Az így megszabott bérek szedése a társaságnak a vasút forgalomba helyezésétől számított 80 évre engedtetik meg. Hogy mi történjek a bérszedési évek lejárta után, arról hallgat a szerződés, a mint erről általában hallgat a törvény. Az építés megkezdéséről s befejezéséről mit sem rendel a szerződés, valamint annak következményeiről sem, ha a társaság nem teljesíti kötelezettségét. Megjegyzendő, hogy a Günsersdorfból a magyar határig építendő kapcsoló pályára ekkor még mindig nem adatott meg az engedély.

Már hónapokkal azelőtt, hogy a helytartótanács az alapszabályokat helyben hagyta, elterjedt a hír, hogy a szerződés meg van kötve. Úgy látszik — Majláth kanczellár utóbb említett fölterjesztése a királyhoz is a mellett bizonyít — hogy a kormány köreiből terjesztették Pozsonyban a rendek megnyugtatósa végett a hirt, hogy minden esetre rövid idő

múlva meglesz a szerződés. Ennek alapján történt az, hogy az 1843 május 15-dikére egybehívott országgyűlés kerületi üléséből kiküldött kereskedelmi választmány elnöke, Palóczy László, már a július 10-dikén tartott választmányi ülésre meghívta a középponti vasúti társaság bizottságát, hogy adjon fölvilágosítást a vasút tervezett építése s a Ferdinand-pályával való egybekötése iránt. A bizottság ekkor előterjesztette terveit, de kijelenté, hogy véglegesen nem nyilatkozhatik, miután a helytartótanácsal esetleg kötendő szerződés föltételeit nem ismeri. Palóczy a kereskedelmi választmány nevében, mint-hogy értésére esett, hogy a társaság valahára elnyerte a végleges engedélyt, október 5-dikén ismét fölhívja az igazgatóságot, nyilatkoznak arról, hogy mikor kezd meg az építést, képes-e azt országos segély nélkül kivinni, vagy igénybe akarja-e venni a törvényhozás intézkedését? Az igazgatóság, Myrbach és Ullmann, meg a titkár Sichrovsky, felel október 29-dikén és azon kezd, hogy még mindig nincs szerződés és a mi szintén főkérdés, nincs még engedélyezve a gínserndorfi szárnyvonal. Furcsán jellemzi az országgyűlés és kormány közti viszonyt, hogy egy tekintélyes választmány hónapokon át nem képes magát informálni, hogy egy vasúti engedély ügye milyen stádiumban van. — Az igazgatóság előadja kívánságait. 1837 óta sok tapasztalatot tettek a vasúti építés és üzem terén; az egyszerű s olcsó amerikai rendszer nem alkalmazható, azért az eredetileg tervezett 8 millió építési tőkét 16 millióra kell emelni. A lóerő helyett gőzerő alkalmazását még nem említi ez úttal az igazgatóság. Továbbá azon idő óta megdrágult a tőke; ma már nem érik be 4 százalékkal, hanem 5-ös kamatot kívánnak. Kéri ez építési költségekre a pálya forgalomba tételétől kezdve — mert addig a részvénytőke fődözi — az 5 százalékos kamat országos biztosítását. Ez a segély az ország részéről csak erkölcsi természetű leszen, mert valóságos fizetésre hihetőleg nem kerül majd a sor. Ennek bizonyítására számítást tesz a pest-pozsonyi vonalon elérhető jövedelemről. A személyforgalmat 180,000 egyénre teszi; ebből 40,000 ember Pesttől Pozsonyig 5, és 50,000 egyén 4 forintjával, a közbeeső állomásokon pedig 1 forint 30 krajczár, azután 1 forint és végre 30 krajczárral számítva egyenkint, a többi összesen 90,000-nyi személyforgalmat, tesz ez a bevétel 400,000 forintot. Ép ily alacsonyan számítja az áruforgalmat.

Az egész 1.309,000 mázsára teszi s, a dohánynak kivételével, 27 krajczárral számítva átlagosan a szállítóért, 604,550 forintba megy a bevétel. Ha ez 1.094,550 forint összes bevételből 50 százalék, mint ezt a tapasztalat tanítja, üzleti s egyéb költségekre fölemésztetik — a mi azonban túlvértes, mert volt és van eset, hogy az üzem az egész bevételt fölemészti — akkor marad 547,000 forint, a mi több mint a pest-pozsonyi vonal 10 milliónyi építési tőkéjének 5-ös kamatja. A pest-debreczeni forgalom hasonló számítás szerint csak 190,000 forint tiszta jövedelmet adna; csakhogy tekintetbe veendő másfelől, hogy a pest-pozsonyi forgalom túl alacsonyra számítatik, a mennyiben az áruszállításra csak a vonal mentén termő czikkek vétettek föl s a személyforgalom is, más pályák tapasztalatai szerint, sokkal nagyobb leend. A tiszta jövedelem e szerint okvetetlenül kiadja az építési tőke 5 százalékát, sőt meg is fogja haladni; az igazgatóság azonban mégis kéri a vállalat hitelének érdekében a biztosítást. Öt százalékra kéri azért, mert más vasútnál, melyeknek, mint például az osztrák kormány által a velence-milanói pályának biztosított kamat csak 4 százalékos, a részvények a névértéken tetemesen alul állanak és az osztrák állam vasúti kötelezvényeit szintén 5 százalékra bocsátja ki. Ha a középponti vasúti társaság a kért támogatást megkapja, akkor közgyűlésileg kötelezni fogja magát, bizonyos évek múlva, mikor az egész tőke a jövedelemből törleszthető lesz, a 70 mérföldnyi vasutat minden tartozékával ingyen az államnak átadni. A társaság ajánlata, a kerületi s országos ülésekben meg a sajtóban nagy vitát indított meg, a mely nem csak a középponti, hanem a fiumei vasútra is kiterjedőleg, a kamatbiztosítás melletti magán- és a közköltségen építendő állami vasútak előnyeit és hátrányait fejtegette. A két ellenkező álláspont a kereskedelmi választmányban is külön táborban volt képviselve, de azok is meghasonlottak, a kik a kamatbiztosítást különben pártolták. Voltak, a kik az egész debreczen-pozsonyi, s voltak, a kik csak a pest-debreczeni vonalra készek a kamatot biztosítani. A középponti vaspálya igazgatóságának megbízottjai azonban többször értekezvén a kereskedelmi választmánynyal és terjedelmes emlékiratot terjesztvén elő, melyben bizonyítják, hogy csak az országnak áll érdekében, ha a jól jövedelmező pest-pozsonyi vonal is belevonatik a jövedelmi biztosításba, mert a

gyöngébb jövedelmű pest-debreczeni bevételeit pótolhatja -- utoljára a választmány hajlandónak mutatkozott az egész vasútra ajánlatba tenni a kamatbiztosítást. Ily értelemben nyomatékosan ajánlotta azt Kossuth is a *Pesti Hírlapban*; kifejezven azon meggyőződését, hogy a 18 milliónak úgy is csak 4-dik és 5-dik százalékáról -- tévesen hozzáteszi, hogy ebben már a tőketörlesztés is befoglaltatik -- lehet szó, a mi évenként 360,000 forint. De ebből, ha minden tapasztalás nem csal, egy krajczárt sem kellend valósággal fizetni, s az ország idővel nemcsak a 18 milliomos pályának jut ingyenes birtokába, hanem időközben befolyást fog gyakorolni a vitelberek szabályozására. Az előbb említettek után nem szükséges részleteznünk, hogy épen a tapasztalatokat tekintve, nagyon vérmesek Kossuth föltevésai. Egyébként Széchenyi 1848-ban is 50 százalékos üzemi költségre alapította számításait az általa tervezett vasútak tiszta jövedelmét illetőleg.

Ez országos támogatás ügye egy másik választmánynál is megfordult június 19-dikén. Az országgyűlés mindkét háza ugyanis 1844 márczius havában megegyezett abban, hogy országos választmányt küldjön ki a közszükségletek és ezeknek mi módon fődözése iránti javaslattétel végett. E nagy hírűvé lett választmányba a követek táblája kiküldötte márczius 15-dikén egyebek közt Szentkirályit, Fehérváry Miklóst, Radvánszky Antalt, a két Bezerédjt, ifjabb Majláth Györgyöt, Zsedényit, Klauzált, Lónyay Menyhértet és Beöthy Ödönt; a főrendek pedig ugyanezen hó 18-dikán a többi közt Majláth György országbíró, Lonovics püspököt, báró Mednyánszky Alajost, Vay Miklóst, gróf Apponyi Györgyöt, Széchenyi Istvánt, Batthyány Lajost, ifjabb Zichy Ferenczet, Barkóczy Jánost, Wenckheim Bélát és Szécsen Antalt. E választmány ápril 17-dikén tartotta első ülését. Ekkor hosszas vitatkozás után három alválasztmányt küldött ki; az egyik foglalkozzék a közadók kivetési s behajtási módjával, a másik a kezelés kérdéseivel, a harmadik a közszükséglettel. Széchenyi ez utóbbiba került. Ez az alválasztmány is fölszólította a középonti vaspályatársaság igazgatóságát, hogy küldjön ki meghatalmazottakat, hogy az országtól kívánt támogatás fölött a tárgyalást be lehessen fejezni. Az ideiglenes igazgatóság e végre elnökét, Myrbach vezérőrnagyot és Ullmann, továbbá báró Pereira-Arenstein Lajost, mint a vállalatban legnagyobb

résztvevő bankárok egyikét, küldi ki, s ezek a közszükségleti alvászastmálynak június 12-dikén és 13-dikán tartott tanácskozásában részt is vesznek. Az eszmecsere arra az előleges megállapodásra vezetett, hogy az alvászastmány az adott viszonyok között a kamatbiztosítást a legjobb eszköznek ismerte el e vasút létesítésére; hogy e végre elegendő lenne törvény által egyelőre 20 évre biztosítani a társaságnak a 4-dik és 5-dik százalékot, minthogy 3 százalék kamatot a társaság maga biztosít. A társaság viszont leszállítaná a 3-dik osztálybeli árúk legmagasabb vitelbérét másfél krajczárról egy krajczárra; továbbá kötelezné magát, hogy a vasút bizonyos részeit meghatározandó bizonyos időre a forgalomnak átadja. Az engedélyezett 80 év letelte után az ország rendivel új egyezség kötése fogna megkíséreltetni a tarifa iránt, és ha az nem sikerül, akkor a vasút az ország tulajdonába száll a becsértéknek készpénzben való kifizetése fejében. Az egyezkedés 10 évvel az engedély lejáratá előtt fogna megkezdetni. Az igazgatóság e szerint már nem szól a pályának ingyen való átbo csátásáról, mint a kereskedelmi választmány előtt, de a közszükségleti alvászastmány is kisebb mérvű támogatásra szorítkozott, ellenben a társaságtól több engedményt kívánt. Különben, mint említém, ezek mindkét részről csak előleges megállapodások voltak.

Nem sokára, június 29-dikén, a középponti vaspálya-társaság megtartja Ambrus Mihály, királyi biztos jelenlétében, Myrbach elnöklete alatt, Pozsonyban közgyűlését. Az elnök utal a nehéz küzdelemre, melyet az igazgatóságnak az 1840. május havában tartott első közgyűlés óta kiállania kellett, míg az alapszabályok megerősítését és a szerződés megkötését elérhette. Előadja az országgyűlés két választmányával folytatott értekezéseket; azután kijelenti, hogy a lópálya építésétől az újabb tapasztalatok következtében el kell állani s szükséges a vasutat minél szilárdabban és legnagyobb részt gőzerőre építeni, minek következtében a részvénytőke 18 millióra emelendő. Láttuk, hogy eredetileg az alapszabályok szerinti 10 millió tőkéből csak 8 volt beszerzendő, lett nemsokára 10, a kereskedelmi választmány előtt 1843 őszén már 16 és később 18 millió, utoljára még 22 millió sem futotta ki. Az igazgatóság egyébként megnyugtatta a közgyűlést, hogy báró Rothschild S. M. hathatós részvétele folytán első rendű

váltóházak és más nagy befolyású személyek 3 millió pengő forintot vállaltak el Magyarországon az új részvénytőkéből. A jelentés szerint úgy tetszik, hogy Rothschild a 3 milliónyi részvényt csak magyar váltóházak és nagy állású egyének közt helyezte el, a mi az akkori viszonyok között, habár a részletfizetések nem voltak nagyok, mégis jelentékeny összeget képvisel. Ezen új 3 millióra az első részletfizetés 10 százalékkal állapítottatott meg még azon év július 25-dikére, ellenben az első 8 millióból fizetni rendelt 15 százalék 5 százalékos részletre szállítottatott le, minthogy 1844 hátralevő részében nem lehetett már sokat építeni s az első befizetésű 400,000 forintból a kisajátításért járó 168,379, a részvényeseknek időközi kamatúl fizetett 34,670 és a 6 év alatt tett 56,072 forint költség levonása után, számba véve a tőke elhelyezéséből eredt kamatjövedelmet, maradt még rendelkezésre 176,541 forint. Annak jellemzésére, hogy minő pénzerők támogatták e vállalatot, főlemlitem, hogy a közgyűlésen jelen volt báró Rothschild S. M., ki az ülés megnyitása előtt kijelentette, hogy ő a vállalat iránt a legbensőbb részvétellel viseltetik és gyámolítását fölajánlja; jelen volt és a tárgyalásokban részt vett Wodianer Mór, a részben e vállalatból kifejezett jelenlegi osztrákmagyar államvasúti társaság mai elnöke, báró Eskeles Dániel és Königswarter Jónás. Az igazgatóságba választottak, négy osztrák részvényesen kívül, gróf Eszterházy Károly, Myrbach, Ürményi, Ullmann, gróf Pálffy Ferdinand Lipót, gróf Gyulay Lajos, a többször említett Hegedüs Zsigmond és a pozsonyi alispán, Jankó. Több rendbeli fontos kérdés vettetett föl e közgyűlésen, csak arról az egyről nem volt szó, melyben az ideiglenes igazgatóság akkor már lépéseket tett és a mely az országgyűlést is foglalkoztatta.

A bécs-gloggnitzi vasúti társaság igazgatósága ugyanis látva a kamatgarantia iránt Pozsonyban folyó tárgyalásokat, újra fölkapja a magyar vonalok építését, 1844 február 4-dikén az osztrák kormánytól új engedélyt nyer a bécs-brucki vonal építésére, és a további elhatározások végett július 30-dikára rendkívüli közgyűlést hirdet. Ez a lépés bizalmatlanságot és bosszúságot okoz a középponti vasútnak túlszámban levő híveinél. Mihelyt e vállalat a végleges engedélyt elnyerte s még inkább, mikor a kamatbiztosításra kilátása nyílt, jelentékenyen emelkedtek részvényei; a mint híre terjedt, hogy a

bécs-győri vonal építését újból tervezik, a részvények ismét leszálltak, és mert tudták, hogy két párhuzamos pályát csak nem fog az ország kamatbiztosításban részesíteni, tartani lehetett attól, hogy a sok nehézségen valahára átesett központi vasút iránt megrendül a bizalom és részvényeire nem fog megtörténni a kellő mérvű befizetés. A középponti vaspályatársaság ennél fogva folyamodott június 21-dikén az országgyűléshez, hogy óvna meg őt a parallel vasút e káros versenyétől. E kérést védelme alá veszi 7-dikén Trefort Ágoston az épen ekkor Szalay László szerkesztése alá került *Pesti Hir-lapban*. Elmondja, hogy az idő meghozta a kiábrándulást és a tapasztalás a vasútak jövedelmezése iránti reményeket valóságos értékekre szállítja le. Kiviláglott, hogy a vasútak igen élénk forgalom mellett is csak mérsékelt kamatot hoznak be, s hogy nemzetgazdasági szempontból igen fontos számos vonal csak az állam költségén vagy csak az állam segédelmével létesíthető. Párhuzamos vasútakat építeni nemcsak azért nem tanácsos, mert a két vonal a legmérsékeltbb kamatot sem hozná meg, hanem mert elűzi a szolid tőkét szédelő vállalatok felé. Trefort azután szembeszáll a *laissez faire, laissez aller* akkoriban uralkodó elv hiveivel és azt vallja, hogy a törvényhozásnak, ha látja, hogy két párhuzamos vasút nem létesülhet, egy pedig jól fönnállhat, egyenesen kötelessége kimondani, hogy párvonalú vasutat bizonyos ideig építeni nem enged. A szóban levő két vasút közt, mint ezt részletesen bizonyítja, mindenkép a balparti lévén a kívánatosabb, külön törvény által kell ezt a Duna jobbpartján ismét tervezett vasút ellen biztosítani.

Ugyanez időtájban megjelent Széchenyinek «Magyarország kiváltságos lakosaihoz» intézett július 6-dikán írt második fölszólalása. Az elsőt ápril 13-dikán írta, négy nappal annak előtte, hogy az ország közszükségletei fölött tanácskozó országos választmány először egybegyült. Ebben kifejtette programját a teendők, a költségek és ezek mi módon fődözése iránt, oly irányban, de most már tüzetesebben, mint egy évvel az előtt a telekdíjról írt és később *Adó s két garas* czíme alatt egybegyűjtve kiadott cikkeiben. Az újabb fölszólalást emlékiratként a nevezett országos választmány elé terjesztette. Az alválasztmányokban ekkor már igen szorgosan folyt a tanácskozás; az országgyűlés tevékenysége egy ideig e választ-

mányban összpontosult s többször szüneteltek az országos ülések, csakhogy a választmány folytathassa tanácskozásait. Széchenyi az alválasztmányokban tapasztaltak következtében akarta jókor, mielőtt az egész választmány határoz, nézeteit kifejteni. Említett munkálataiban a központi vasutat illetőleg javaslata a következő: A pest-debreczeni vonalra, a mielőbbi kivitel érdekében kész, kellő viszonszolgálatok fejében, kamatbiztosítást ajánlani, sőt kész azt szükség esetén országos költségen építtetni. A Pestről az osztrák határig építendő vasutat ellenben tisztán a magánvállalkozásra hagyná minden kamatbiztosítás vagy egyéb országos segély nélkül. Nem részesítené pedig támogatásban először azért, mert Ausztria szeleig rendszerint «a legnagyobb kellemmel» lehet eljutni, s azért az áldozatot inkább oda kell fordítani, «hol épen nem, vagy csak bajjal mozoghat a magyar vér, mint a hol már némileg tűrhetően lüktethet»; másodsor megvonná a támogatást azért «mert a főnnálló s annyi küzdelem után csak most fejeledező gőzhajó-társaság, valamint a budapesti láncz-híd-építő társulat nem érdemel a nemzet részéről büntetést». Itt azután elmondja Széchenyi, hogy neki e két vállalat létesítésében nagy része van és pirulna, ha azokat loyálisan meg nem védelmezné. Ha a Duna balpartján vasút épül, ez Buda fölvirágzását hátrálókné, a lánczhíd jövedelmét csonkítaná és csorbát ütne a vasúttal párhuzamos vonalú gőzhajózás érdekei. Nem kívánja ő azonban — és ez már 1840 óta haladás Széchenyinnél — hogy a balparti vasút eltiltassék — a kormányval történt szerződés-kötés után ez bajos is lenne — hanem kívánja, hogy a főnnálló két vállalat kárára ama vasút ne reszesíttessék az ország pénzéből támogatásban.

Trefort nyomban reá, hogy Széchenyi ez előterjesztése az országos választmányhoz a *Társalkodó*-ban július 14-dikén megjelen, nyilatkozik a *Pesti Hírlap*-ban az egész programról. Szorítokom itt azon észrevétel idézésére, mely a középonti vasútra vonatkozik. Nem helyeselheti Trefort azt a fölfogást, hogy a pest-bécsi vasút nemcsak mint állampálya nem lenne építhető, hanem még kamatbiztosításban sem részesítendő. Ellenkezően, ha az ország politikai állása olyan volna, úgy mond Trefort, hogy vasúttakat állami költségen egyáltalán építhetne, akkor a pest-bécsi lenne az, melyet vállalkozó társaságnak átengedni nem volna szabad. Ez a vasút valamennyi

közt a legjövödelmezőbb és a mennyiben az ország más vonaloknál finanziaális tekintetben károsodnék, ennek jövedelme kipótolná a többinél fölmerülő veszteséget. A pest-bécsi vasút, ha párhuzam ellen biztosittatik, nem szorul kamatgarantiára, s utalva Kossuthnak föntebb idézett június 9-diki cikkére, azt hiszi ő is, hogy a bécs-pest-debreczeni egész vonalnak kamatbiztosítása az országnak kevesebbe fog kerülni, mint ha csak a kisebb jövedelmű pest-debreczeni vasútra szoríttatik a biztosítás.

Épen azon napokban vette föl a kerületi gyűlés a középonti vasúti társaságnak a kereskedelmi választmány előtt megfordult kérvényét a kamatbiztosítást és a párhuzamos vonal elleni megóvást illetőleg. A tanácskozás három napon át, július 16., 18. és 19-dikén tart. Itt a bal- és jobb parti érdek ellentéte, híd- és gőzhajózási vállalat összeütközése más közlekedési vállalatokkal, azután hol a Sina, hol az Ullmann elleni mindenféle kifogás, a kölcsönös gyanúsítás napirenden voltak és szenvedélyessé tették a vitát. E tanácskozás folyamán történt Fejérváry Miklós, Hontmegye követe részéről az az éles támadás Széchenyi ellen, a melyet báró Fiáth Ferencz *Életem és élményeimben* bőven elbeszél. Fejérváry Széchenyinek igaztását a balparti vasút ellen önérdékből származónak mondotta. Némelyek ezt a czenki birtokra vonatkoztatták; de többen úgy értették, es e nézet el is volt terjedve, hogy Széchenyi azért pártolja a jobbparti vasutat, mert nagyon sok lánczhíd-része nye van. Ezért ő, hogy az anyagi érdekeltség látszatát is elmellőzze, pár nappal e tárgyalás előtt átengedte részvényeinek nagyobb részét gróf Andrássy Györgynek. Értesülvén a gyanúsításról, Széchenyi a közelebbi vegyes ülésben sértő módon viselte magát Fejérváry ellen, a miért ez őt párbajra ki akarta hívni, de politikai pártja nem engedte meg. A szenvedélyes vitának, melynek lényegével meg fogunk ismerkedni az országos ülés tárgyalásainál, eredménye egy fölirási s izeneti javaslat lett. Az elsőben elmondatik, hogy az 1836 : XXV. törvénycikk csak ideiglenes rendeltetéssel birt és hogy módosítására elérkezett az idő. Szükséges ez azért, mert a törvény létrejötte után jelentkezett mindjárt ket vasúti vállalat és abból egy sem létesült; a Duna jobbparti elejtette szándékát, a balparti pedig csak addig birt haladni, hogy a főkormánysszékkel megkötöttetett a szerződés. Az ország hön óhajtja, hogy a

pozsony-pest-debreczeni vasút minél előbb létrejöjjön; de mivel szó van arról, hogy a bécs-gloggnitzi vasúti társaság a bécs-győri vonalat építeni szándékozik, tartani lehet attól, hogy meghiúsul a balparti vasút. Azért kéri az országgyűlés ő felségét, hogy utasítsa főkormányshoz, hogy addig, míg az 1836 : XXV. törvény módosítása iránt mindenestre még ezen országgyűlésen, a javaslat föl nem terjesztetik, sem a bécs-győri, sem bármi más vasútra nézve szerződést ne kössön. Az említett ikenetben a főrendeket a fölíráshoz való hozzájáruláson kívül arra is kéri, hogy utasíttassanak a középponti s a két fiúei vasúti, valamint az eszék-bródi csatornavállalat kérvényei az országos választmányhoz, hogy ez az illetővel értekezvén, a vasútakról egyszerre terjeszse elő jelentését és értekezzék jelesül a középponti vaspálya-társasággal a végett, hogy azon újabb kedvezés fejében, miszerint párhuzamos vonalak ellen biztosíttassék, minő viszonszolgálat lesz kikötendő. A párhuzamosság kérdése tehát csak az ikenetben volt érintve, de nem a föliratban.

A kamatbiztosítás és a párhuzamosság kérdése most még határozottabb alakot öltött a kerületi gyűlés megállapodásai következtében és a vita, még mielőtt az ügy az országos ülés elé került, mind nagyobb arányokat öltött a megyék gyűlésein és a sajtóban. Könnyen elgondolható, hogy mely megyék minő utasítást adtak követeiknek. Pestmegye a középponti, Győr városa a jobbparti vasút mellett intézett körlevelet, Sopronmegye, de ez csak a Dunántúli megyékhez, a kamatbiztosítás és a jobbparti vasút eltiltása ellen. A kamatbiztosítás megajánlását nehezítette a megyékben az a tekintet, hogy ezen teher elvállalása szintén maga után vonja a tervezett közadózás elfogadását. A sajtóban a legjelentékenyebb fölshozalás gróf Dessewffy Emilnek a *Budapesti Híradó*-ban Széchenyihez intézett öt nyílt levele volt. Kifogásolja, hogy Széchenyi a gőzhajózásra s a hidra nézve büntetésnek mondja azt, ha a balparti vasút, melyet az ország szintén szükségesnek tart, anyagi támogatásban részesíttetik; ez arra vezetne, hogy az említett két vállalat miatt maga az állam sem építhetné a szükségesnek vélt vasutat. Ő is, utalva Trefort fölshozalására, ellenzi a kamatbiztosításnak csupán a pest-debreczeni vonalra szorítását, minthogy többbe kerülne az országnak és a központi társaság fölemelné a pest-debreczeni

szállítási díjakat, hogy az 5 százalékot itt minden esetre kikapja, mit a debreczen-pesti vonalról tovább szállítandó árúk is viselnének. Kérdi Széchenyit: miért pártolta hát a jobbparti vasutat? Hisz ez is büntetés lett volna a gőzhajózási vállalatra, ha létre jön. «Hálával fog a magyar mindig arra emlékezni — így ír Dessewffy Széchenyihez — mit te mindkettőért (hidért, gőzhajózásért) tettél. De azért szabad mozgását közlekedések dolgában föl nem áldozhatja a törvényhozás 89 esztendeig és nem nehezítheti más, szintén közszükségen segítő vállalatok keletkezését, nem utasíthatja el magától a keletkezeteket, mert a közérdeket egyesek elibe tennie tartozik.» Épen e tekintetből ellenzi Dessewffy a kerületi határozatot, melynél fogva a Duna jobbparti párhuzamos vasút el lenne tiltandó. Szerinte nem is kívánja ezt a középponti vas-pálya-társaság oly föltétlenül, hogy azt mondaná, ha nem biztosítatik a parallela ellen, akkor nem építhet. Ha így szólna, akkor is csak az évek bizonyos sorára lehetne elzárni a bruckgyőri vasút létesítését. A társaság kér két százalék biztosítást; ez szerinte is megadandó, bár ő maga az országos költségen való építés elvét pártolja, s «meg vagyok győződve — úgy mond Dessewffy — hogy az egész európai szárazföldön ezé lesz nem sokára a győzelem». A magánvállalkozást csak a már megalakult társaságoknak engedné meg most kivételkép és jövőre csak a mellékvonalokra nézve. Ezután tüzetesen fejtegeti az állami vasúti rendszer felsőbbbségét a kamatbiztosítás melletti magánvállalatok fölött. Gróf Dessewffy Emil e levelei mindenha díszes lapot fognak elfoglalni a hazai közgazdasági eszmék fejlődési történetében. Széchenyihez intézett negyedik nyílt levelét a következő nyilatkozattal fejezi be: «Hiszen magát azon pesti lánczhídat, melyhez báró Sina csak pénzt, te azonban eszmét s kitünő erélyt adtál, nem épen úgy építené a geniális Tierney-Clark az országnak, mint a hogy most a társulatnak építi, ha az ország meg lett volna már akkor barátkozva az önrovására építkezés rendszerével? A pozsony-pest-debreczeni vonalt nem építené-e a derek Zimpel az országnak, ha ez a maga gazdája lenni elég férfiassággal bírna? És kirekesztőleg csak báró Rothschild vagy Ullmann Móricz urak bírnak-e azon tulajdonokkal, miszerint egy vasúti építő személyzetet és mechanizmust összeállítani képesek? Agitáljunk az országos költségen való építés elve mellett, hogy

most ugyan a már alakult társaságokra nézve történjék kivétel, de egyébként a magyar adja már egyszer férfiaság, komoly, őszinte erős akarat s magasabb fölfogás csálhatatlan jelét és legyen — a maga tulajdon gazdája!»

Mialatt Dessewffy ezeket írja s közzéteszi, az előbb említett vasútügyi izenet és fölírás a karok és rendek országos ülésén július 26-dikán hosszas vita után, a főrendeknél pedig a fölírás 29-dikén majdnem szó nélkül elfogadtatik. A követi tábla vitája a fiumei vasútra is kiterjedt, de én csak a középonti vasútra vonatkozó s az elvi tételeket ismertetem itt. Először Pestmegye követe, Szentkirályi Móricz, szólott. A parallel vasútak szerinte nem versenyre, hanem egymás lerontására valók; azért, a kik párhuzamos vasútat terveznek, nem hasznos befektetésre, hanem tőzsdejátékra czéloznak. A középponti vasútat csak úgy lehet hasznosan kamatbiztosításban részesíteni, ha nem engedtetik meg a bécs-győri vasút építése. Indítványa az, hogy miután az 1836 : XXV. törvényezikk, mely csak a közelebbi országgyűlésig való érvénnyel alkottattott, már is megszűnt, mondassék ki, hogy vasút és csatorna ezen túl csakis külön törvénnyel fog engedélyeztetni; ez által az országgyűlés módjában lesz megelőzni a parallel vasútakat. Vas megye egyik követe a fölírás tiltó záradéka ellen szól. Pest városának követe, Koller Ferencz, pártolja Szentkirályi nézetét. Pozsonymegye követe, Olgay Titus, törvénnyel kívánja kimondatni, hogy az 1836 : XXV. törvényezikk megszűnt. E törvény káros voltát legjobban bizonyítja az, hogy a középponti vasúti társaság, bár minden követelménynek eleget tett, még sem volt képes éveken át a helytartótanácssal, melyre azon törvény az engedély adását bízta, a szerződést megkötni. Ha ez a törvény eltöröltetik, akkor megakadályoztatik a tőzsdejáték és könnyebben fognak létesülni a helyes vasútak, mert nem lesz a helytartótanács önkényére hagyva egy vagy más vasútat megakadályoztatni. «A helytartótanács megfelejtkezett kötelességéről és felső befolyásnak vetette magát alá.» Szólót megyéje utasította, hogy e sérelmet jelentse be a karoknak és rendeknek. Sopronmegye követe, Rohonczy Ignác, nehezteli, hogy mikor a balparti vasútról van szó, akkor az ország három negyedének érdekét említik, a mikor pedig a jobbparti vasút van szóban, akkor báró Sinát emlegetik és személyes kérdéssé teszik az ügyet. Küldői készek a

debreczen-pesti vasútra áldozni, az ezen úton érkező termények fölmehetnek tovább Bécsig a Dunán; de azt nem látja át, miért kelljen Sopronmegyének a balparti vonal kamatbiztosítására áldozni. Mármaros követe, báró Sztojka Imre, azt feleli, hogy Soprony ugyanazon okból köteles adózni a balparti vasútra, a miért Mármaros fizetett a pesti színházra s múzeumra. Szóló csak azt akarja fölvilágosítani, nehogy későbbi időkben botrányt okozzon, hogy miért volt neki a múlt országgyűlésen a jobbparti, most meg a balparti vasút mellett utasítása. A múlt országgyűlésen ugyanis báró Sina azt ígérte, hogy a Tiszát Pestnél a Dunával csatorna által össze fogja kapcsolni, a mely esetben szólnak megyéje is egyenes vízi közlekedést nyert volna Pesttel; de miután ez ígéret nem teljesítettett és a balparti vasút annyi fontos okkal támogatattik, most ezt pártolják küldői. Szentkirályi ismét felszólal és kifejti Rohonczy ellenében, hogy a Debreczenből vasúton érkező árúk, ha Pesten a Dunára bocsáttatnak, Gönyönél megint vasútra kell, hogy rakassanak, azután Bécs előtt adót fizetnének: mind oly költségek, melyek a balparti vaspálya által elkerülhetők. Az 1836-diki törvényt érvényben hagyni káros lenne. Kérdi: szeretnék-e tovább is azon kezekben hagyni a fölhatalmazást, melyek azzal eddig oly rosszúl gazdálkodtak? 1836-ban az ország egész bizalommal a kormány kezébe tette le érdekét (Emlékezünk rá, hogy csak kényszerűségből és a legnagyobb bizalmatlansággal tette) és nyolcz év alatt az nem gondolt ki egyebet, mint két vasútra engedelmet adni s a nagyszombati vasutat úgy állítani föl, hogy az belé ütközzék a balparti vasút privilegiumába. Zsedényi Eduárd kevés módosítással szintén pártolja a fölírást, de azt nem ismerheti el, hogy az 1836-diki törvény elenyészett és nem is lehet a vasút-ügyet minden törvény nélkül hagyni. Veszprémmegye követe, Sebestyén Gábor is azt tartja, hogy az 1836: XXV. törvény még életben van. Az 1840-iki országgyűlésen a bécs-trieszti vonalról és a duna-tiszai csatornáról alkotott két törvény, melynek hatálya el nem enyészett, épen amaz 1836-iki törvényezikken alapul. Vitatja végre, hogy a bécs-győri vasúti társaság, mely a magyar vonalokra állítólag közel egy milliót költött, sohasem mondott le végkép a jobbparti vasút építéséről. Házmán Ferencz, Buda városának követe, az oly jobbparti vasutat, mely Bécestől csak Győrig megy, nem pártol-

hatja. Tolnamegye követe, Perczel Mór, élesen kikel a kormány ellen, mely befolyásával az országgyűlést 1836-ban a legroszszabb törvény hozatalára bírta s azután ezt sem tartotta meg, hanem éveken át akadályozta Magyarországon a vasutak létrehozását, mialatt ezek Ausztriában könnyen engedélyeztettek. Palóczy László Szentkirályi indítványát, Somssich Pál, bár nem szívesen, a fölirást pártolja. Nevezetes az a fejtegetés, melylyel Ghyczy Kálmán, Komárommegye követe, nézetét az 1836 : XXV. törvényezikről, a tarifa- és kamatbiztosítási ügyről s a párhuzamosságról előadja. Akár mikép vélekedjünk az 1836-iki törvény érvényéről — ilyformán végzi beszédét — a Duna balparti társaságra az most is fönnáll és így a társaság fölépítheti, ha az ország azt tiltani akarná is, vagy nem kívánna garantiát adni. Már most egyenesen érdekünkben van, hogy a társaság igénybe vegye a kamatbiztosítást, mert csak így érhetjük el, hogy a pálya idővel az országé lesz és hogy a társaság nem rendelkezhetik vele önállóan. A társaságot csak az az ok bírhatja rá, hogy befolyást engedjen az országnak a tarifára, ha párhuzamos vonalok ellen biztosítatik. E tekintetéből meg kell adni a társaságnak mind a két kedvezményt; de ez úttal csak föltételelesen történjék a kijelentés, végleg pedig akkor biztosíttassék a társulat az előnyökről, ha az országos választmányynal folytatandó egyezkedésből eredő viszontengedmények elfogadhatók lesznek. Ha már most biztosítatik a társaság párhuzamok ellen, akkor káros monopoliumot kap. Az 1836-iki törvényről, melyet a nemzet állítólag bizalommal tett le a kormány kezébe, az a nézete, hogy a nemzet azt meggondolatlanul rögtönözte, s hogy azon most már segíteni nehéz lesz. — Hosszan folyt még a vita, de lényeges új észrevétel fölhozása nélkül, mire az izenet és fölírás nagy többséggel elfogadtatott. A főrendek a 29-iki ülésen csekély irályi módosítással, de különben vita nélkül fogadták el, belefoglalván a vizonizenetbe a nádor által ajánlott azon fölhívást, hogy a karok és rendek mielőbb fogjanak az 1836 : XXV. törvényezikk módosítására czélzó törvény készítéséhez, miután ez hosszas tanácskozást igényel.

Ekként országos határozattá lön a párhuzamos jobbparti vonal eltiltása épen egy nappal az előtt, hogy a bécs-gloggnitzi társaság közgyűlését tartotta a Bruck és Győr felé folytatandó építés végett. A követek táblájának megállapodása nagy

előrelépést jelez vasúti törvényhozásunk terén. Az országgyűlés épen azt a szabályt fogadta el, melyet a most távol maradt Deák Ferencz az 1836 és 1840-diki országgyűléseken elítélt, tudniillik a külön törvények által való engedélyezést. Ez a fordulat tárgyilag és különösen a tett szomorú tapasztalatok után egészen indokolt vala. Az 1840 : XL. törvényezikk még nem special bill, hanem kiterjeszti egyszerűen az 1836 : XXV. törvényezikk hatályát a Bécsből Magyarországon keresztül Triesztig vezetendő vasútra; az erre vonatkozó engedélyt a helytartótanács ép úgy megakadályozhatta volna, a mint ezt éveken át tette a debreczen-pest-pozsonyival, melyről kezdettől fogva elismerte maga, hogy a törvényben gyökerezik. Az 1840 : XXXVIII. törvényezikk a duna-tiszai csatornáról már közel jár a specialis törvényhez, mert a föltételeket részletesen meghatározza s mert nem teszi függővé az engedélyt a kormánytól; de még sem teljes special bill, mert a tarifa megállapítását a helytartótanáccsal kötendő alkura utasítja, a mi megint módot nyújt a kormánynak halasztani, sőt végleg megakadályozni a vállalat létrejöttét. Előre lehetett volna azonban 1844-ben látni, hogy a kormány azt a törvényes hatalmát, melyet 1836-ban mintegy kierőszakolt, hogy tudniillik a vasútakat egyedül ő engedélyezi — s a XXV. törvényezikk 13 vonala minden lehető vasútra nyújtott alapot — föl nem adja s reá nem áll arra, hogy csak azon vonalak legyenek építhetők, melyeket az országgyűlés engedélyezni akar. A vasúti fölírások királyi válasz nélkül maradt egyszerű föltétele, sőt a kormánynak később az országgyűlés határozataival — mint látni fogjuk — merőben ellenkező eljárása csak folytatása volt a nyolcz év óta föntartott kormány-politikának. Megjegyzendő még, hogy az említett 1840-diki csatornatörvény, az úgynevezett párhuzamosság kérdésében úgy rendelkezik, hogy ugyanazon végpontoktól melyek közt a szóban levő társaság a Dunát és Tiszát összekötő csatornát építendő, 5 mérföldnyire föl- és lefelé más nem fog 50 év lefolyása előtt csatornát húzhatni. A karok és rendek mostani megállapodása azonban a vasúti párhuzamok eltiltása ügyében az épen most vázolt vitának leggyöngébb része volt s ez álláspontot maga az országgyűlés nem sokára el is ejtette.

A bécs-gloggnitzi társaság ezen országos határozat ho-

zatalát követő napon megtartja közgyűlését Bécsben és elhatározza, hogy az előbb elejtett magyar vonalak építését annyiban újból fölkarolja, hogy megépíti az osztrák kapcsoló vonalakat a magyar határig egy részt Bécsből Bruckig, másrészt Bécs-Újhelytől Katzelsdorfig, hogy e végpontokból az ugyancsak Sina védnöksége alatt alakuló magyar társaságok folytassák a vonalakat Pozsony és Győrig, illetőleg Sopronyig. Ez utóbbi társaságnak megalakításában azután főrésze volt — mint látni fogjuk — magának gróf Széchenyi Istvánnak.

A középponti vasúti társaság pesti műigazgatósága már július 26-dikán ajánlati tárgyalást hirdet augusztus 25-dikére a pest-váczi vonalon szükséges al- és fölépítményekre, nevezetesen 50,000 darab «kereszt-gerendely»-re s augusztus 2-dikán tette megkezdődni a munkát Pest mellett a váczi töltésen. Másrészt megkezdődnek az országgyűlés utasításához képest a tárgyalások a társaság és az országos választmány közt, a mely utóbbi szeptember hó 9-dikén a karok és rendeknek a következő javaslatot teszi: Az ország az egész kiterjedésben gőzerőre építendő vaspálya után 18 milliónak 5 százalékos kamatjából biztosítsa a 4-diket és 5-diket 30 évre a megnyitástól kezdve; biztosítsa a vállalatot 15 évre oly párhuzamos vaspálya ellen, mely az osztrák határtól Pestig folyó Duna jobbpartjától 6 mérföldnél kisebb távolságban vonulna. Ha a kamatbiztosítási 30 év múlva a vaspálya 10 százaléknál többet jövedelmez, akkor az országtól függ, hogy vagy a vitelbéréket leszállítsa vagy gyorsabb tőketörlesztést rendeljen el. A társaság köteles az ez alkura vonatkozó törvény kihirdetésétől számított 8 év múlva az egész pályát forgalomba hozni. Az engedély tartama, melynek eltelté után a vaspálya ingyen az országra száll, 80 helyett 60 évre szorítandó. A társaság tegyen le egy millió forintot készpénzben vagy állampapírban, a miből időről-időre annyi visszafizettetik, a mennyinek egy millió erejéig történt befektetését igazolja. Ha a társaság kötelezettségének eleget nem tesz, elveszti ez óvadékot és az engedélyt. A választmány e pontokat csak mint ellenjavaslatot a társaság igényeivel szemben terjeszti elő, de a végleges egyezség elérése végett további tárgyalásokat kíván a társasággal folytatni. A választmány javaslata ellen külön véleményt jelentett be gróf Széchenyi István, melyben, előbbi

nézetétől eltérően, most már elfogadja a kamatbiztosítást az egész vasútra, habár hiszi, hogy a nélkül is létrejöhetne, mit a középponti vasút részvényeinek kelendősége bizonyít, de ellenzi a párhuzamos vonal eltiltását az előbb említett értelemben, minthogy ez egy országrésznek súlyos megkárosítására vezet és nem is illő követelés oly vállalatból, mely évek óta mindig azt hirdeté, hogy megépíti a balparti vasutat akárhány párhuzamos vonal létesüljön is. E különvéleményhez csatlakozik gróf Szécsen Antal, kiterjesztve ellenvetését a kamatbiztosításra is, továbbá Osegovich Metell, Lonovics püspök, ifjabb Majláth György, Kerkápoly István, Bezerédj Miklós, Markovits Antal, Ertl János és gróf Zichy Ferencz. Nemcsak a párhuzamos vonalak tilalma, hanem bármely kamatbiztosítás ellen nyilatkozik gróf Batthyány Lajos és Bezerédj István különösen azon tekintetből, mert a meddig az örökös tartományok irányában a jelenlegi vámviszonyok megmaradnak, az ország segélyével olcsóbbá tett szállítást csak az osztrák műipar fogja Magyarország rovására kizsákmányolhatni.

A különvélemény aláírói legnagyobb részt Dunántúli követek vagy ottani nagybirtokosok. Batthyány és Bezerédj István különvéleményének indokolása minden vasút ellen szól, mely az országot Ausztriával kapcsolatba hozza s a védvamos fölfogáshoz képest egészen háttérbe szorítja a hazai termények kivitelének érdekét. Széchenyinek és a jobbparti követeknek rosszúl illet az a kifogás, hogy a balparti vasút vállalkozói éveken át ígérték, hogy akárhány parallela ellenében megépítik a pályát. A gáncs visszatorolható, mert a jobbpartiak, midőn a középponti vasút ellen küzdöttek, mindig azzal érveltek, hogy két parallel vasút fönn nem állhat, sőt Széchenyi még a gőzhajózást is fétette a balparti vasúttól.

A választmány javaslata s a különvélemény október 8-dikán és 9-dikén hosszasán tárgyalatott a kerületi ülésben, de a javaslat változatlanul elfogadtatik; a párvonalak eltiltását 30 megye megszavazta 17 ellen. Az üzenetben külön főlemlítetik, hogy az ország föntartja magának a jogot a vasút kezelését és ügyvitelét ellenőrizni, egyébként arra szólítandók föl az üzenetben a főrendek, hogy bizassék meg az országos választmány a tárgyalások folytatásával a végből, hogy a hátralevő különbözetek kiegyenlítése után a törvény még ez országgyűlésen megalkottassék. Az üzenet mindjárt az nap délután tár-

gyaltatott és el is fogadtatott a karok és rendek országos ülésén. Érdemleges vita már nem folyt többé; mondták is többben, hogy az ismételt kerületi s országos tanácskozások kimerítették a kérdést. Inkább csak utasításait jelentették be s pedig nagy számmal a javaslatot ellenző követek. A Dunántúliak a parallela eltiltása ellen nyilatkoztak; ugyanezek, de az ország más részeinek követei is megtagadták a kamatbiztosítást vagy azért, mert küldöik nem akarnak semmi új terhet vállalni, vagy azért, mert a finanziaális munkálat még nem vetetett tárgyalás alá. A túlnyomó többség azonban az országos választmány javaslatát és az üzenetet mindenben helyben hagyta. A főrendeknél nagyobb arányokat öltött a vita, de bár a tábla legjelesb tagjai vettek benne részt, új eszméket nem lehetett hallani. Báró Vay Miklós tette meg az indítványt, mely szerint a kamatbiztosítás elfogadtatik az egész vonalra, de a párhuzam eltiltását nem helyeslik a főrendek. Vaynak kiindulási pontja, úgy mint Ghyczynek az, hogy az ország érdekében áll, hogy a középponti vaspálya-társaság elfogadja a kamatbiztosítást; mert csak így lehet tőle oly föltételeket kikötni, a melyeknek követelésére a helytartótanács az 1836-diki törvény szerint nem volt följogosítva. Ki lenne köthető az építés befejezésének ideje, a tarifa-mérséklés, az ország tulajdonába jutás stb. És ha nincs is még eldöntve az adózás kérdése, azért bizton tudja szóló, hogy az ország 1852-ig, a mikorra az egész pálya meg lesz nyitandó s a kamatbiztosítás kezdetét veszi, gondoskodni fog a legfőlebb 360,000 forintnyi kamatpótlás fedezéséről. A legtöbb szóló ezt az álláspontot fogadta el és variálta Vay érveit; csak kevesen voltak, a kik báró Rudics Józseffel tartva, mind a kamatok biztosítását, mind a párhuzam eltiltását visszautasították. Gróf Majláth János a párhuzamos vonalak létesítését arra a 7—8 évre tiltaná el, a mely alatt a balparti társaság a pénzt beszerezné s az építést befejezné. Idézi Széchenyi jóvendölését 1840-ből és említi, hogy akkor a jobbparti vasút pártolói azért ellenezték a balpartit, mert ez párhuzamos vonal, most meg ugyanazok ellenzik a párhuzamos jobbparti vasút eltiltását. Széchenyi elismeri, hogy megváltoztatta négy év alatt nézetét, de megváltoztak a viszonyok is. Azóta megszűnt az a paroxysmus is, mely 1840-ben vasúti kérdések fölött uralkodott. Ma már nem rossz hazafi az, ki egy népszerű vasút ellen nyilatkozik és nem

gyalázzák a vállalkozókat, a miért különbség nélkül odahajlanak, a hol haszon kínálkozik. Újból jövendőli s a *Naplóra* utal, hogy a társaság nem fogja a pest-debreczeni részt megépíteni. Épen azért — s itt ismét visszatér az emlékiratban elfoglalt álláspontra — 5 százalékkal csak a pest-debreczeni vonalra kívánja megadni a biztosítást. Gróf Batthyány Lajos a különvéleményében már említett vámpolitikai tekinteteket hozza föl. Károsnak tartja a termelőkre, ha nagyobb tömegekben fölhozatnak a termények és nyugatra való kivitelök jó vámszerződés által elő nem mozdíthatnák; de mivel erre számítani nem lehet, gondoskodni kell terményeinknek a fiumei vasúton való tengerre szállítása iránt. Azért csak úgy szavazna meg a középponti vasútnak kamatbiztosítékot, ha egyúttal a fiumei vasútról is történnék intézkedés, de ekkor is csupán a pest-debreczeni részre. A parallelák eltiltását minden körülmények közt ellenzi. Gróf Szécsen Antal nem ismerheti el, hogy a középponti vasút ügyében teendő bármi intézkedés nehezítené a fiumei vasút létesítését; ő is előnyösebbnek tartja az egész vonalnak 2, mint a debreczen-pestinek 5 százalékkal való biztosítását. — Többen követelték az egy millió óvadékot, mások kétséget nyilvánítottak úgy, mint Széchenyi, hogy a pest-debreczeni vonal ki fog épülni. Erre a nádor kijelenti, hogy a helytartótanács, már a vele kötött szerződés szerint is, tehet az ellen, ha a vállalat nem teljesíti abbéli kötelezettségét, hogy mindket irányban egyenlő erővel építsen. Ha azt fogja látni e kormány, hogy a pest-debreczeni vonalon hátramarad az építés, akkor eltiltja majd a pest-váczai részen a folytatást mindaddig, míg az előbbi vonalon nem halad előre az építés. A nádor egyebekre nézve is igen érdekesen nyilatkozott. A vasútakról — úgymond — bajos előre tudni az eredményeket, mert oly viszonyok fejlődhetnek ki, a melyekről az ember nem is álmodott. A debreczeni úton rendszerint október végétől áprilisig lehetetlen Pestre portékát fölhozni s olyan rendetlen a fuvarozás, hogy gyakran megesik, ha egy pesti kereskedő Debreczenbe portékát küld, melynek 8 nap alatt oda kellene érni, a portéka nem ér oda, mert a fuvaros utközben valami más vállalkozásra akadván, leteszi a portékát és akkor szállítja tovább Debreczenbe, mikor az ő kényelme kívánja. Az utak rosszasága s a fuvarozás rendezetlen volta okozza azt, hogy sokszor Pesten 3—4 forinton

adatott el a gabona köble, mikor a Tiszán túl 16 forint volt az ára. A pest-debreczeni vonalnak sószállításai is lesznek. Másfelől a pest-pozsonyi irányban a vasúttal versenyezni fog a gőzhajó s a télen is könnyen üzhető fuvarozás. Azért szükséges mind a két vonalat biztosítani. Széchenyi még többször felszólal. Főntartja nézetét a nádor ellenében a pest-debreczeni vonal igen csekély jövedelméről. Olyan lapos téren — úgymond — hol a lakosok legnagyobb része marhatartásból és fuvarozásból él, könnyen indítanak háborút a vasút ellen és főkép eleinte, mikor ingyen fognak fuvarozni, a vasút semmit sem fog jövedelmezni. Attól is lehet tartani, hogy felszedik majd a vasutat. Csak egy pár vásár alatt lesz azon járás-keles, különben nyugodni fog azon a 25 mérföldnyi pályán a locomotiv. Egyébiránt arra is reá áll, hogy az egész vasútra biztosításék 2 százalék. — Ki hinné, ha hitelesen nem olvasná, hogy Széchenyi ismételten ily jövedölésekre ragadtatta magát a vasútak dolgában, mikor amaz időben higgadt férfiak mint a nádor, Battyhány Lajos, Vay, Szécsen Antal és a nagy többség elég világosan ítélték a vasútakról.

A főrendek határozata több üzenetváltást tett szükségessé. A karok és rendek arra szolítják föl viszonzüzenetökben a főrendeket, hogy maradjon a párhuzam eltiltása függőben és bízassek meg az országos választmány, hogy a társasággal egyezkedjek a többi el nem intézett pontra nézve. Ugyanekkor megküldik több gömör- és kishont-megyei vasgyáros kérvényét, melyben köteleztetni kívánják a középponti vaspályatársaságot, hogy vasszükségletét hazai gyárakból fődözzé. A főrendi táblán ismét hosszú vita fejlődött október 31-dikén a párhuzam kérdése fölött, a mely annyiban szövevényesebbé lön, mert időközben országos határozattal a fumei vasútnak, három százalék kamat mellett, párhuzamos vasút elleni biztosítás is adatott. Különben is meg volt már rontva az országgyűlés következetessége a vasútak dolgában; mert a júliusi fölírásban azt kérték az országos rendek, hogy míg az 1836 : XXV. törvényezikk nem revidiáltatik, ne engedélyztessék semmiféle vasút. A főrendek második üzenetökben ragaszkodnak a parallelák eltiltását ellenző határozatukhoz, egyébként beleegyeznek, hogy a választmány újból folytassa a társasággal az egyezkedést és ez alkalommal vegye figyelembe a hazai vasgyárosok kérelmét. Az országos választmány jelentése az

új egyezkedésről a karok és rendek november 8-diki ülésén észrevétel nélkül helyben hagyatik. E szerint a társaság kész 80 helyett 70 év múlva ingyen átengedni a vasutat, 8 év alatt befejezni az egész építést, a kamatbiztosítást az egész vasút megnyitla utáni 30 évre veszi igénybe, a parallela eltiltását 8 vagy legalább 6 évre, míg a pénz teljesen be lesz szerezve, elengedhetetlen föltételnek tekinti. Ha ez utóbbira nézve a két tábla meg nem egyeznék, döntsön a király. A karok és rendek fölhívják a főrendeket, járulnának ez egyezséghez, hogy az eredeti s a pótszerződés e vasútra nézve minél előbb törvénybe foglalható legyen. A főrendek újból ragaszkodnak a parallela kérdésében elfoglalt állásukhoz és elvetik báró Vaynak közvetítő javaslatát, mely szerint az egyező pontokra nézve alkotassék meg a törvény, a párhuzamra nézve pedig hivatkozzanak a főrendek fölírásukban az országgyűlés júliusi fölírására. A követek táblája azonban fölkarolta maga ezt a közvetítőt és akkor hozzájárultak a főrendek is. Csak kevés nap lévén még hátra az országgyűlésből, kénytelenek voltak a rendek lemondani, hogy az új szerződés részletesen megállapíttassék és azért november 11-dikén abban egyeztek meg, hogy törvény alkotassék, mely megemlítvén a főbb föltételeket, a többi pontok kialakulására s a szerződés megkötésére országos választmány neveztessek ki. Az ezen törvényjavaslatot kísérő fölírás érintetlenül hagyja a parallela kérdését, de hivatkozik a többször említett július 30-diki fölírásra, mely azt kéri, hogy míg az 1836 : XXV. törvenyzikkben említett vasútak egyikére se adjon újabb engedélyt a kormány és hogy ezen túl általában csak külön törvény által engedélyeztessek akármely vasút.

Az 1844-diki országgyűlés tehát azzal végezte a vasúti törvényhozást, a mivel az 1836-diki kezdte, hogy tudniillik országos választmányra akarta bízni az alkut és szerződés-kötést. Akkor visszautasította, most még válaszra sem érdekesítette a korona; a mint egyáltalában e reformtervekben oly gazdag országgyűlés munkálatait legnagyobb részben szó nélkül mellőzte. A királynak a nádor irányában 1842 elején tett ígérete, hogy gondja lesz, miszerint a közelebbi országgyűlésen a vasúti ügy Magyarországon is előre vitessék, üres hang volt; a fölhívás a nádorhoz és kancellárhoz, hogy tegyenek annak idején e végből javaslatot, sohasem lehetett ko-

molyan érte, az országos levéltárban legalább semmi nyomát sem találtam az erre célzó munkálatoknak. Az országgyűlés után pedig ép ellenkezője történt mindannak, mit az országgyűlés két táblája egyezőleg és különösen a karok és rendek túlnyomó többsége óhajtott. Az országgyűlés azt kívánta, hogy ezentúl csak külön törvény által engedélyeztessék vaspálya; a karok és rendek pedig azt, hogy jobboldalon ne létesüljön előbb vasúti vállalat, míg a balparti ki nem épül. Történt pedig, hogy a Sina pártfogása mellett gróf Széchenyi István, herczeg Eszterházy Pál és társai által alakított sopron-bécs-újhelyi vasúti társasággal, mely a bécs-gloggnitzi vasutat, egyrészben a bécs-győri vasút helyett, Magyarországon folytatni hivatva volt, a helytartótanács már 1845 márczius 27-dikén megkötötte a szerződést; 1846 január havában pedig Széchenyi, mint a helytartótanács közlekedési bizottságának elnöke a Brucktól Pozsonyig, Gönyőig és Győrig vasutat építeni vállalkozó Sina, Arenstein és Eskeles, Wodianer s fia meg Robert Lajos által alakított társasággal, mely a bécs-győri címet is fölleveníté, minden föltételben, a szerződés alakszerű megkötéseig, megegyezett. A vasút azonban megint elmaradt. A kormány nem támogatta tehát semmivel az országgyűlés által annyira pártolt középponti vasutat, de történt minden lehető létrejöttének megnehezítése.

A középponti vasút további sorsa, egy 1848-diki episód kivételével, már csak kevés politikai jelentőséggel bír. A vasút építése zajtalanul előrehalad, mind a váczi, mind a szolnoki irányban, míg a Beyse nevű főmérnök, ki ellen sok volt a panasz az igazgatóság részéről, német lapokban zajt csap az e vasútnál fölmerült visszaélések miatt. Följelentések történtek a kormánynál és egyfelől a helytartótanács, másfelől az 1846 márczius 8-dikán tartott közgyűlés, magának a leköszönő igazgatóságnak indítványára, vizsgálatot rendelt. A május 17-dikén tartott rendkívüli közgyűlésen a gróf Zichy Ferencz elnöklete alatt működött vizsgáló bizottság egyértelműen a helytartótanácsi vizsgálat eredményével, jelenti, hogy történtek szabálytalanságok és hogy hiányos volt az ellenőrzés, minél fogva a szolgálat ez ágát a helytartótanács jobban szerveztetni rendeli. A leköszönt igazgatóság legnagyobb részt újból választatik, Ullmann Mórícz azonban, kit már az 1845-diki közgyűlés «a vaspálya körül szerzett kitünő

érdemeinek elismerésül» állandó igazgatónak kikiáltott, nem fogadta el a választást. A közgyűlés erre gróf Eszterházy Károly, Ürményi Ferencz és gróf Zichy Ferencz dicsérő nyilatkozatai után újabb elismerés jeléül elhatározza, hogy a végleges részvények szövegébe e szavak fölvétessenek: «Ullmann Mórincz által alapítva». Ullmann, bár nem volt többé az igazgatóság tagja, a vállalat iránt tovább is tényleges érdeklődést tanúsított 1847 szeptember havában, nemsokára a pest-szolnoki vonal megnyitása után, a melyben ő még részt vett, bekövetkezett haláláig. A pest-váczi vonal nagy ünnepélyességgel a nádor részvéte mellett megnyitattik 1846 július 15-én. Ugyanezen év vége felé ismét rendetlenségek merülnek föl a vállalatnál, a melyeknek elintézésére gróf Zichy Ferencz a helytartótanács részéről fölhívatik. Ezen túl főképp ő viszi az igazgatást, mi végre Széchenyi, mint a helytartótanács közlekedési bizottságának elnöke, műszaki tanácsosul Hieronymi Ferenczet rendeli melléje. A pest-szolnoki vonal 1847 szeptember 1-jén nyílik meg István, királyi helytartó s öcsese, József főherczeg részvéte mellett. Az ekkor befogott két mozdony neve *Haza* s *Istrán* volt, mire Széchenyi azt a közforgalomba került megjegyzést tevő, hogy István előre viszi a hazát. A királyi helytartó Szolnoktól tovább folytatja lelkesedéssel kísért körútját, a melyből a vasút megnyitása végett Pestre hazatért vala. — A harmadik szakasz, mely még a középponti vasúti társaság fönnállásakor 1848 augusztus 20-dikán megnyílt, a marchegg-pozsonyi volt. Az üzemet egvelőre a Ferdinand-pálya-társaság vitte.

Az építés előrehaladtával a politikai bonyodalmak középett, egyre súlyosabbá vált a középponti vaspálya-társaság pénzügyi helyzete. Mint minden akkor épült vasút, úgy ez is túlment az eredeti építési tőkén. Ez volt fő baja a bécs-győri vállalatnak is. A bécsújhely-sopronyi társaság rövid vonalára szintén kénytelen volt a tervezett költségen túlmenő 950,000 forint kölcsönt Széchenyi közbenjárásával Sinától fölvenni. A középponti vasúti vállalatnak négy millióra volt még szüksége, hogy a Morva vizétől Debreczenig az egész pályát kiépíthesse. A mellett a 18 millióból még hátralevő részletek befizetését nem merte az igazgatóság kiírni, minthogy a részvények 47 százalékra estek, a mint akkor igen jó vasúti elsőbbségi kötvények is messze párin alul állottak. Nyomasztó volt a

vállalatra nézve az, hogy az osztrák banknak 3 millió forinttal rövid lejáratra adósa volt. Ezt a hitelt az osztrák kormány közbenjárására kapta a társaság. Továbbá az osztrák adósságtörlesztési alap 40,400 darab, tehát 10 millió forint értékű magyar középponti vaspálya-részvény birtokában volt, a melyet még báró Kübeck szerzett meg. Az építés folytatása, de az egész vállalat léte kétségessé vált. Az igazgatóság segítségért folyamodott a minisztériumhoz. A kormány kész is volt a vállalatot a zavarból kiragadni annyival inkább, mert alkalom nyílt Széchenyi azon programmpontjának érvényt szerezni, hogy a magánvasútnak minél nagyobb mérvben az állam rendelkezése alá jussanak. 1848 január 25-dikén közzétett *Javaslat a magyar közlekedési ügy rendezéséről* című munkájában Széchenyi ugyanis a vas-, vízi s köúthálózatot az állam által ajánlja építtetni s e végre 100 millió kölcsön fölvételét tervezi. A középponti vasút azonban tényleg társaság birtokában volt és ez a pálya akkor minden további vasútnak alapját képezé. Egyenesen erre czélt az 1848 : XXX. törvényczikk 1. §-a, melylyel «fölhatalmaztatik a felelős miniszterség, hogy a készülöben levő vasútnak lehető folytatásához és befejezéséhez segédkezet nyújtson s a közállomány befolyását ezekre nézve biztosítsa». A közmunka-minisztérium osztályfőnöke, Kovács Lajos, május 4-dikén Széchenyi miniszter elé terjesztett javaslatában azt ajánlja, hogy a kormány ne kölcsönt adjon a társaságnak, mert így nem nyer befolyást a vállalatra, sőt a kölcsön még nagyobb önállásra segítheti azt, ha idővel pénzügyei rendeztetnek, hanem állítson ki a társaság, 50 százalékos árfolyamot véve alapúl, az állam részére 8 millió névértékű részvényt, azután igyekezzen a kormány az osztrák törlesztési alaptól méltányos áron megszerezni a 10 millió részvényt, minél fogva az államkincstár a 22-ből 18 millióra szölo részvénynek birtokába jutván, teljesen fog rendelkezhetni e vasút fölött. Széchenyi nagyban helyeselvén e fölfogást és Kossuth pénzügyminiszterrel is tárgyalván a föltételeket, kiküldötte Kovács Lajost kormánybiztosúl a május 22-dikére egybehívott közgyűléshez. A közgyűlés nem fogadta el a kormány föltételeit, hanem oly ellenjavaslatot tett, melyet Kovács Lajos nem ajánlhatott a miniszternek. A vállalat folyton pénzügyi zavarral küzd; később Kossuth a honvédelmi bizottságnak bejelentí, hogy múlhatatlanúl szükséges a társaság-

nak egy millió kölcsönt adni, különben nem tarthatja fönn a forgalmat.

A középponti vaspálya-társaság 1849 december 7-dikén tartott közgyűlésén föloszlását és a vasútnak az állam tulajdonába való bocsátását határozta el. Az 1850 márczius 7-iki szerződés értelmében az osztrák kormány 20.458,361 forinton váltotta be a társaság vagyonát és pedig 5 százalékos államkötvényekkel cserélve föl a részvényeket. E vonalokból alakított azután «a délkeleti államvasút», mely 1850 —54-ben Szegedig terjedőleg kiépítettett, és utóbb egy erre alakult társaságnak eladatván, 1855 január 1-ji engedélylyel megalkult osztrák, most osztrák-magyar államvasúttársaság hálózatának tagját képezi.

hivatva van, hogy *a közélet minden ágazatában kalauzul* szolgáljon, a mennyiben tényleg a közélet minden nyilvánulását figyelemmel kísérvén, *a mezőgazdának és bányásznak, a kereskedőnek és iparosnak, a hivatalnoknak, a bírónak, a törvényhozónak, a tanügygyel foglalkozónak, az orvosnak és ügyvédnek, a hírlapírónak, a katonának kellő tájékozást törekszik nyújtani.*

Az Évkönyv az ország viszonyainak hű képét a legujabb hivatalos és hiteles adatok alapján adja és visszapillantó adatok által a jelennek a múlttal való összehasonlítását, a közügyeknek és a közgazdaságnak évről-évre mutatkozó fejlődésének felismerését lehetővé teszi. A közönség támogatása lehetségessé fogja tenni, hogy a kitűzött feladatoknak évről-évre teljesebben megfeleljen.

TARTALOM.

A terület. — A népesség. — Népesedési mozgalom. — A kívándorlás. — A mezőgazdasággal foglalkozó népesség. — A termés. — Az aratás időpontja különböző államokban. — A szüret. — A phylloxera vastatrix. — A hasznos háziállatok 1880-ban. — A selyemtenyésztés. — A baromfitenyésztés a külforgalomban. — Állattenyésztésügy 1881-ben. — A gazdasági szakoktatás. — Gazdasági egyesületek. — A földbirtok. — A fekvő birtok forgalma és megterheltetése. — Gabonárák és gabonakereskedelem. — A budapesti marhavásár. — A sertéskereskedelem. — A mezei és egyéb gazdasági munkáktól fizetett napszámdíjak. — Termények és élelmi czikkek ára. — Az elemi csapások és a mezőgazdaság. — Az iparral foglalkozó népesség. — Szabadalmak és védjegyek. — A hazai ipar számára nyújtott állami kedvezmények. — Bánya és kohó-ipar. — A szesz-, sör- és répacukorgyártás. — A malom-ipar. — Az ipari oktatás. — A kereskedelemmel és forgalommal foglalkozó népesség. — A külkereskedelem. — Az osztrák-magyar bank. — A magyar hitelintézetek. — Adalék takarékpénztáraink történetéhez. — A budapesti pénzügyintézetek. — A hazai első takarékpénztár 1810—1881-ig. — Az uzsora. — Pénzverés. — Államjegyek. — Az agio. — A pénzpiacz. — Értékpapírok. — Vasutak. — Posta és távirda. — Budapest főváros közraktárai. — A folyamhajózás. — Tengeri hajózás. — Fiume. — Duna-gőzhajózási társulat és osztrák-magyar Lloyd. — A tűzkárok. — Az első magyar általános biztosító társaság. — A budapesti kir. zálogházak. — Az 1883. évi állami költségvetés. — Az államvagyon. — Az államadósság. — A magyar kamatozó kincstári jegyek. — Közigazgatási költségek az ötvenes években. — A megyék háztartása. — Budapest főváros költségvetése. — Szabad királyi városaink pénzügye. — Tanügy. — Igazságszolgáltatás. — Az országgyűlési képviselőválasztók. — A hírlapok, — A hadsereg. — Nemzetközi statisztikai összehasonlítások (Mezőgazdaság és erdőmívelés. Lótenyésztés. Szarvasmarha- és juhitenyésztés. Gyapjútermelés. Állat- és húskereskedelem. Bányászat. Külkereskedelem. Vasutak. Posta és Távirda. Gőzhajók. Pénzforgalom. Papírpénz és bankjegy. Hadsereg. Pénzügy.) — A gazdasági törvényhozás hazánkban és a külföldön. — A nemzetgazdasági és statisztikai irodalom hazánkban és a külföldön. — Nekrológ. — A m. tud. akadémia nemzetgazdasági és statisztikai bizottságának ülései 1882-ben. — Függelék: Az «Aria».

*A m. tud. Akad. nemzetgazdasági és statisztikai állandó
bizottságának értekezéseiből megjelent:*

- I. Adalékok a papírpénz történetéhez és statisztikájához. Irta
Földes Béla. Ára 20 kr.
- II. Bányászatunk jelen állapota s teendőink annak sikeresb
kifejtésére. Dr. *Konek Sándor*, magyar tudományos aka-
démiai rendes tagtól. Ára 30 kr.
- III. Népünk hivatása és foglalkozása az 1880-ban végre-
hajtott számlálás szerint. Irta Dr. *Jekelfalussy József.*
Ára 20 kr.
-
- IV. Az adóáthárítás elmélete. Irta *Tisza István.* Ára 20 kr.
-
- V. Hazánk büntügyi statisztikája 1873—1880. Különös
tekintettel a büntett miatt elítéltek személyi és társadalmi
viszonyaira. Irta Dr. *Jekelfalussy József.* Ára 20 kr.
-
- VI. A munkásbiztosítás kérdése. Irta *Ecseri Lajos.* Ára 30 kr.
-
- VII. Minimum és homestead. Irta *Láng Lajos.* Ára 30 kr.
-
- VIII. Az államgazdaság eszméje és a socialistikus financia
kezdetei. Irta *Kautz Gyula.* Ára 20 kr.
-